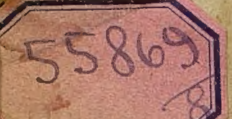
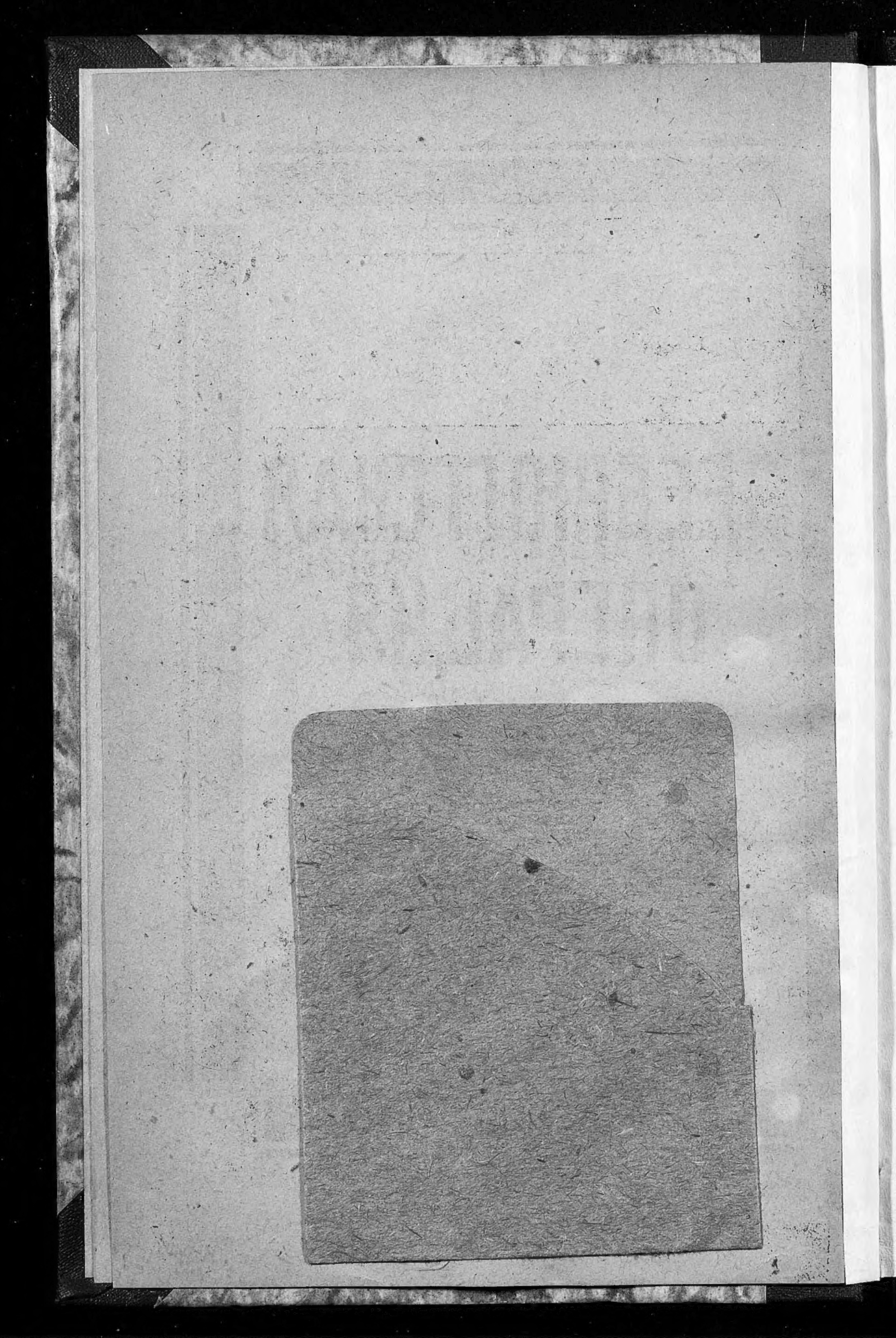
ЗЕЕБРЮГГСКАЯ ОПЕРАЦИЯ

1925





СССР. ... всех стран, соединяйтесь!

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ОТДЕЛ МОРСКИХ СИЛ РККФ.

П. ТРАЙНИН.

ЗАБЛОКИРОВАНИЕ ЗЕЕБРЮГГЕ

22—23 апреля 1918 г.

С предисловием проф. Л. Г. ГОНЧАРОВА.



ЛЕНИНГРАД.
1925.

Отпечатано
в типогр. В.-М. Сил РККФ.,
зд. Главн. Адмиралт.
Тираж 3000 экз.—6 л. Ленинградский Гублит. № 15507.
Заказ № 1162.

Предисловие.

Описание и разбор операции англичан по заблокированию занятого германцами бельгийского порта Зеебрюгге, излагаемые в настоящем издании, несомненно должны представить большой интерес не только для читателей военных моряков, но и для специалистов военного дела на суше и в воздухе, поскольку те и другие должны принимать участие совместно с морским флотом в обороне побережья.

Эту операцию следует особенно тщательно изучать (именно изучать, а не знакомиться только), проводя параллель с Дарданелльской операцией, в которой главными инициаторами и деятелями были те же англичане. Хотя операция против Зеебрюгге имела в итоге небольшое стратегическое значение, однако, ее успех и значение в тактическом отношении в высшей степени поучительны.

Стратегической целью разбираемой операции являлось стремление лишить германцев возможности пользоваться как базой для подводного, миноносного и воздушного флотов портами Брюгге с его выходами и Зеебрюгге и Остенде, расположенных в ближайшем расстоянии от берегов Великобритании. Для выполнения этой задачи тактика, в свою очередь, пред'явила следующие требования силам, взявшим на себя ее выполнение: 1) закупорить входы в каналы, путем потопления брандеров, 2) для обеспечения этого высадить десант, который бы уничтожил наружные батареи или, в крайнем случае, отвлек бы

их внимание на себя, 3) отвлечь внимание батарей дальнего боя бомбардировкой с моря и всего личного состава, обороняющего Зеебрюгге, атакой с воздуха и, наконец, 4) лишить возможности внешние батареи получить подкрепление с тыла.

Для того, чтобы все эти тактические задачи могли быть выполнены, в свою очередь, должны были быть разработаны детальные планы каждой из них, в строгом согласовании между собой. Поскольку в тактическом отношении операция против Зеебрюгге должна быть признана удачной, постольку опыт ее, повторяем еще раз, должен быть всесторонне учтен и изучаем для будущего. Выше мы говорили, что изучать операцию против Зеебрюгге необходимо проводя параллель с Дарданелльской операцией.

Дарданелльская операция имела большое не только стратегическое, но и политическое значение. Ее конечною целью было прорыв английского флота к Константинополю с целью вызвать там очередной политический переворот и выход Турции из войны.

Сначала эту задачу англичане предполагали выполнить лишь одними морскими силами, затем ими была осознана необходимость привлечь для этого и армию в виде десанта. Авиация при Дарданеллах участия почти не принимала; силы же морские и сухопутные для этого были использованы довольно широко, о чем можно судить хотя бы потому, что союзники в итоге потеряли 6 линейных кораблей, а на суше убитыми и ранеными около 120.000 человек, не считая почти 100.000 эвакуированных по болезни.

Несмотря на столь большой масштаб, Дарданелльская операция была предпринята почти безо всякой или, во всяком случае, с весьма малой подготовкой. Предпринимая эту операцию, союзники совершенно не представляли себе тех трудностей, с которыми им пришлось встретиться, они даже не знали того театра, где должны были развиваться боевые действия и тех условий, в которых оказался

десант. Кроме того, Дарданелльская операция не была внезапна для обороняющихся, она проводилась не энергично и развивалась весьма медленно: силы, принимавшие в ней участие, накоплялись постепенно и зачастую не было согласованности в действиях отдельных частей.

Все это, вместе с рядом еще других причин, и породило неуспех, как в стратегическом отношении, так и в тактическом.

Совершенно другое явление представляет собой Зеебрюггская операция. Англичане полностью учли печальный опыт Дарданелльской операции и приняли все меры к тому, чтобы не повторять ее ошибок.

Действительно, и стратегическое значение и масштаб операции против Зеебрюгге были значительно меньше, чем при Дарданеллах, но, несмотря на это, англичане самым тщательным образом подготовились к ней, детальным образом изучив местность, обстановку и условия возможных боевых действий. Были созданы специальные технические средства (дымовые завесы), от использования которых зависел успех всей операции. При операции против Зеебрюгге англичане полностью провели внезапность и для обеспечения последней ими применялся ряд маскировочных приемов (бомбардировка мониторами, налеты с воздуха), и особенно тщательно был продуман, разработан и согласован в деталях самый план операции, где было проведено исключительно тщательное выполнение своих задач отдельными частями.

Все это должно служить весьма поучительным примером.

Моряк, изучающий эту операцию, может и должен почерпнуть в ней, прежде всего, образцы действий при нападении на неприятельское побережье, а затем и для защиты от подобных же действий со стороны противника. Кроме того, эта операция дает классические примеры морской практики в боевых условиях.

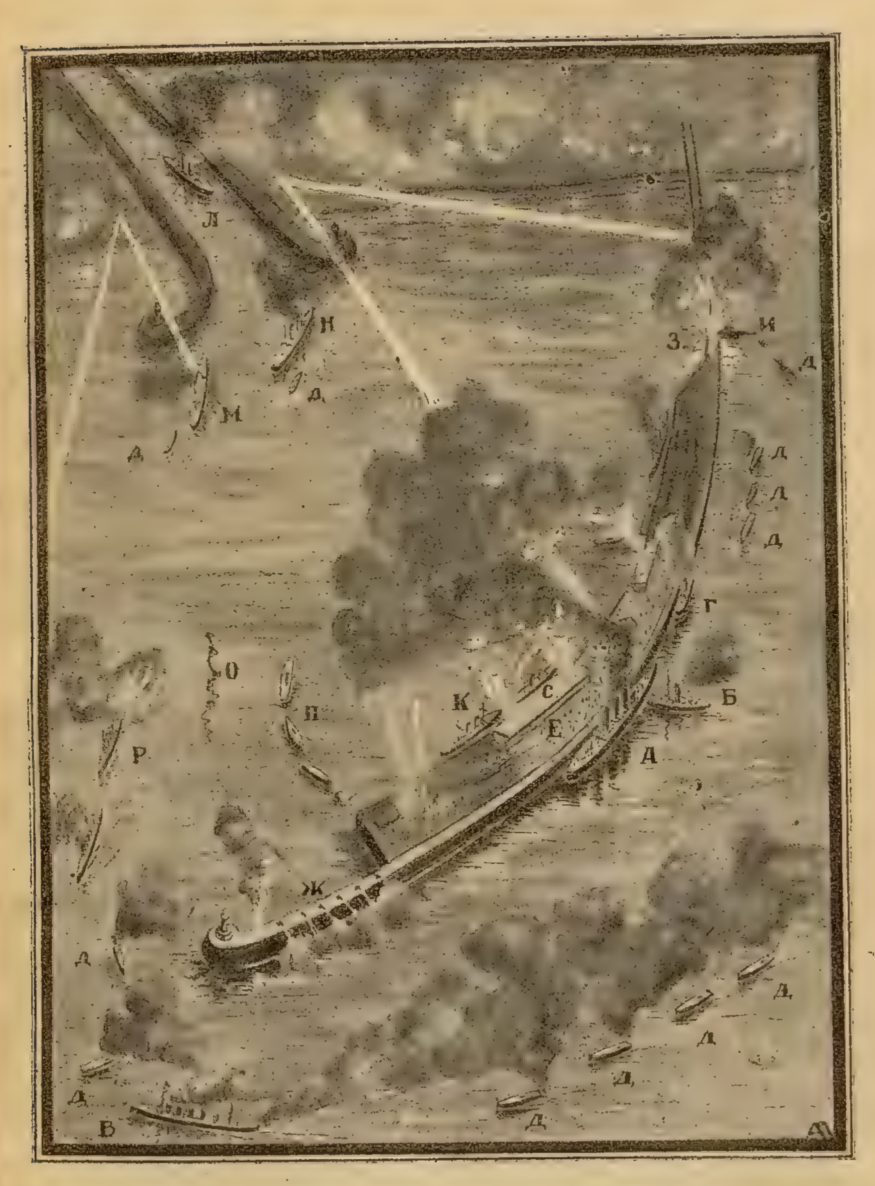
Для сухопутных военных людей операция против Зеебрюгге поучительна в том отношении, что раскрывает обстановку и возможности, которые могут создаться при действии флота против берега и которые должны быть учитываемы при обороне; достаточно указать на то, что окопы на оконечности мола сослужили свою службу для германцев, а уничтожение виадука, взорванного англичанами, помешало германцам использовать резервы для отражения десанта.

Наконец, и моряку, и сухопутному, и воздушному военному человеку операция у Зее-брюгге должна послужить примером совместных действий всех трех родов оружия, как при нападении на берег, так и при обороне побережья.

Вместе с тем и моряку и сухопутному бойцу есть чему поучиться на примерах исключительной стойкости, находчивости и спортивного боевого соревнования в исключительных тяжелых условиях.

Мы заканчиваем наше краткое предисловие горячим пожеланием того, чтобы эта книга получила самое широкое распространение среди личного состава и Красного флота и Красной армии и чтобы опыт операции против Зеебрюгге был полностью учтен им, как во время боевых действий, так и в период мирного обучения.

Проф. Л. Гончаров.



Общий вид выполнения операции у Зеебрюгге.
(Обозначение букв на обороте).

Об'яснение к общему виду выполнения операции у Зеебрюгге.

А. «Виндиктив»—у мола.

Б. «Дафодил», его прижимающий.

В. «Уорвик», флагманский миноносец в.-адм. Кирса.

Г. «Ирис»—у мола

Д. Моторные катера, выпускающие дымовые завесы и снимающие команды с брандеров.

Е. Мол с окопами.

Ж. Германская батарея на конце мола

З. Взрыв виадука (жел. моста) подлодкой С3.

И. Подлока С3.

К. Герм. миноносец.

Л. Брандер «Интрепид», вошедший в канал.

М. Брандер «Ифигения».

Н. Брандер «Тетис».

О. Плавучий бон на буях, прорванный брандерами.

П. Бон из баржей с подвесными сетями.

Р. Миноносцы «Феб» и «Норд-Стар».

С. Железнодорожные пакгаузы.

ГЛАВА I.

Возникновение идеи операции.

Подводная война.

Когда весной 1917 года в войну вступили Соединенные Штаты, английское командование сообщило американскому, что если потери союзников на море от действий германских подводных лодок не будут каким нибудь путем уменьшены, — то война может быть проиграна. Действительно, подводная война немцев против торгового судоходства союзников с каждым месяцем принимала все более и более угрожающие размеры. Так, например, общий тоннаж коммерческих судов, утопленных германскими подводными лодками, в мае 1916 года был 122.800 тонн; в апреле 1917 года эта цифра достигла своего максимума — 870.359 тонн (а по немецким сведениям—даже 1.091.000 т.). Каждый день 6—7 коммерческих пароходов становилось жертвами немецких подводных лодок. С принятием англичанами самых энергичных мер противодействия рост этих потерь остановился и они даже начали несколько сокращаться (благодаря энергичным мероприятиям англичан), но даже в течение всего 1917 и первой половины 1918 года у союзников погибало в среднем около 600.000 тонн торговых судов в месяц.

Еще осенью 1916 года, когда потери торгового мореплавания от подводной войны резко увеличились (с 160.000 тонн в августе до 350.000—в октябре), английское морское командование обратило серьезное внимание на приморскую бельгийскую провинцию Фландрию, большая часть которой находилась в руках германцев почти с самого начала войны. Из четырех портов Фландрии— Ньюпорт, Остенде, Бланкенберг и Зеебрюгге—три последних находились на территории занятой германцами, Ньюпорт же оставался нейтральным, будучи между линиями

обоих фронтов. Эти три порта играли весьма существенную роль в подводной войне, так как немцы перенесли сюда базирование своих подводных флотилий. Сделано это было потому, что наиболее оживленные морские пути пролегали в Английском канале (Дувр-Кале), а со времени вступления в войну Соединенных Штатов—в Атлантическом Океане между Америкой и Францией. Главная база — германского флота—Гельголандская бухта—находилась от Дувра на расстоянии 315 миль [1]), а порты Остенде и Зеебрюгге—первый — всего в 60, второй — в 72 милях. Вполне понятно, что базирование германских подводных лодок на эти порты сокращало время, потребное на переходы к местам их действия у английских берегов и тем самым удлиняло срок их пребывания в море для борбы против торговли Антанты.

Положение складывалось в пользу немцев еще и потому, что хотя английский флот и господствовал на море и в любое время мог подвергнуть фландрские порты обстрелу и разгрому, но даже при удаче союзники вряд ли могли достичь больших результатов. Подводные флотилии немцев все же находились в безопасности, так как у этой местности была одна особенность, которая делала чрезвычайно ценным обладание ею: это была система каналов и внутренний порт Брюгге, где могли укрываться подводные лодки, достаточно удаленные от огня неприятельских судов.

Порт Брюгге и система каналов.

Брюгге—главный город Фландрии — лежит в 8 милях (около 15 километров) от берега моря и обладает искусственно созданным портом, который доступен для довольно крупных морских судов. Его соединяют с морем два канала— Брюгге—Остенде и Брюгге—Зеебрюгге. Рядом других более мелких каналов Брюгге связан с Антверпеном (через Гент).

Канал Брюгге-Остенде может пропускать только небольшие суда, вроде моторных рыбачьих ботов и маленьких барж; для более крупных судов он слишком узок, извилист и мелок. Значительно больше канал Брюгге-Зеебрюгге. Он начат постройкой в 1896 году, окончен— в 1907; имет в длину $6^1/_4$ мил. Он совершенно прямой и обладает шириной и глубиной достаточными для прохода больших миноносцев, подлодок и даже легких крейсеров.

[1]) Морская миля—1855,1 метров (около $1^3/_4$ версты).

Таким образом Брюгге позволял немцам скрывать в нем свои суда от действия артиллерии английского флота; отсюда совершенно понятно, почему он был избран морской базой. За время войны они успели рядом оборудований превратить Брюгге в удобный и вполне современный военный порт. Помимо обычных портовых средств, как то: плавучих доков, набережных, кранов, ремонтных мастерских и т. п., немцы устроили еще специальные убежища для подводных лодок от атак с воздуха: бетонные навесы и тунели с крышей в несколько фут толщиной.

По английским данным в начале 1918 года в Брюгге было сосредоточено около 18 подводных лодок и 25 больших и малых миноносцев. Самые гавани Остенде и Зеебрюгге служили германцам для стоянки судов готовых к немедленному выходу по разным надобностям: для траления, дозорной службы, защиты берегов, помощи своим судам, преследуемым английскими и т. д.

Третья гавань — Бланкенберг была использована германцами в качестве базы для вооруженных моторных катеров, которых находилось там до 30. Кроме подводных лодок, миноносцев и катеров на порты Фландрии базировалось еще большое количество тральщиков.

Наконец, в Остенде и Зеебрюгге германцами были устроены большие базы гидроавиации.

Таким образом, Фландрия превратилась для англичан в настоящее «осиное гнездо», и близость этого гнезда сильно давала себя чувствовать, как в Английском канале, так и в Атлантическом океане. В особенности это отзывалось на морских сообщениях, которые имели очень большое значение, потому что питали и фронт (войсками, вооружением, запасами) и мирное население Англии.

Дуврский патруль.

Для того, чтобы обеспечить эти сообщения, англичанам пришлось сформировать специальный отряд, который вошел в историю под названием «Дуврский патруль».

Действиям Дуврского патруля союзники обязаны тем, что сообщение между Англией и континентом за время войны ни разу не прерывалось на более или менее продолжительный срок. Изо дня в день с 1915 года несли суда Дуврского отряда свою дозорную службу, занимаясь непрерывной охотой за германскими подлодками, применяя все усовершенствования техники противолодочного дела.

В операции по заблокированию Остенде и Зеебрюгге Дуврский патруль принимал самое активное участие, при чем руководителем всего дела был начальник этого отряда. Нужно сказать, что только одними «подводными неприятностями» не ограничивались неудобства, которые испытывали англичане от близкого соседства «осиного гнезда». Порты Фландрии являлись, как было указано, базой для германских малых судов и воздушных сил и благодаря этому могли быть использованы немцами при разведывательных действиях, для набегов на южные английские порты и для воздушных рейдов над английской и французской территориями.

Хотя Дуврскому патрулю и удавалось обеспечить сообщения Дувр-Кале, но потери торгового флота стран Антанты неизменно росли, так как на место каждой утопленной германской подлодки немедленно становилась другая — и один за другими шли ко дну пароходы, везшие сырье для английских фабрик и продовольствие для англичан.

Возникновение идеи операции.

Эти обстоятельства и привели к возникновению среди личного состава Дуврского патруля мысли как нибудь лишить немцев возможности пользоваться Фландрскими портами. Впервые эта мысль возникла осенью 1916 года и в Адмиралтейство [1]) начали поступать от видных лиц командного состава английского флота пожелания и даже разработанные планы блокировочной операции. Но первые практические шаги к осуществлению этой идеи были предприняты Адмиралтейством лишь в ноябре 1917 года, когда морским лордом Адмиралтейства был назначен адмирал Джеллико.

В ноябре 1917 г., по его заданию, оперативное отделение Адмиралтейства начало разрабатывать план закупорки бельгийских портов. 3-го декабря план был рассмотрен высшим командованием и принят к исполнению.

Впоследствии, в ходе подготовительных работ, первоначальный план значительно изменился и дополнился целым рядом новых деталей. Его постепенное развитие мы проследим ниже, а пока отметим цели, которые англичане ставили перед собою в этой операции.

---

[1]) Адмиралтейство в Англии является Морским Министерством.

Цели операции.

Это были: 1-я (и главная)—уменьшение потерь союзников от германских подводных лодок.

2-я — уменьшение активности германских минных судов вообще.

3-я — лишение германцев удобно выдвинутых баз для разведывательных сил (для парализования возможной активности главных сил германского флота),

4-я — уменьшение числа неприятельских кораблей, пригодных для всех упомянутых целей.

Моральный фактор.

Кроме того, англичане придавали большое значение и моральному эффекту, который имел бы место в случае успеха операции, как среди личного состава флота и армии, так и среди мирного населения стран Антанты, настроение, которое в это время уже нуждалось в возбуждающих средствах.

ГЛАВА II.

Разработка плана операции.

Гавань Зеебрюгге.

Обращаясь к развитию плана операции, остановимся прежде всего на описании гавани Зеебрюгге и ее оборонительных средств.

Вход в канал Зеебрюгге—Брюгге находится вблизи деревушки Зеебрюгге. В расстоянии около одного километра от берега расположен шлюз, запирающий канал. Назначение этого шлюза—препятствовать уходу воды из канала при отливе, когда уровень воды понижается на 15 фут.

Входная часть канала выдается в море на расстояние около 250 метров и защищена с двух сторон особыми дамбами.

Мол, образующий гавань Зеебрюгге, представлает собою замечательное сооружение по размерам. Он имеет форму полукруга, загибающегося к востоку, и прикрывает от западных и северных ветров рейд площадью более квадратного километра. Полная длина мола — $1^1/_2$ морских мили (2,8 километра). По длине он распадается на четыре

неодинаково устроенных части: 1-ая часть от берега—это каменная железнодорожная дамба, тянущаяся на растоянии 230 метров; продолжением ее служит вторая часть — железный мост длиной около 300 метр. Этот мост соединяет дамбу с третьей частью, которая собственно и представляет собою самый мол. Последний состоит из двух стенок сложенных из бетонных массивов, идущих параллельно друг другу; промежуток между этими стенками засыпан песком. Эта часть имеет в длину *1715* метров, а в ширину—около *74-х.* Наконец, четвертая часть, представляет собою продолжение наружной стенки третьей части и имеет 238 метров в длину и около $4^1/_2$ метров в ширину; на конце этой части находится маяк.

В мирное время мол служил с одной стороны пристанью для приходивших в гавань судов, а с другой— защищал гавань от ветра и волнения. Поэтому внутренняя его стенка была оборудована различными средствами для удобной стоянки, погрузки и разгрузки судов (палы для крепления швартовов, под'емные краны и т. д.) и посадки пассажиров, а на самом молу была устроена целая железнодорожная станция с большим количеством путей и пассажирским вокзалом. Кроме того имелся еще целый ряд построек, между ними—3 больших пакгауза. Высота внутренней стенки над горизонтом высокой воды—9 фут.

Наружная стенка предназначалась для того, чтобы прикрывать мол от крупной морской волны, почему и отличалась основательными размерами. Высота ее над высшим горизонтом (в прилив) была 29 фут (в низкую воду—44 фута), толщина—10 фут (по верху). С внутренней стороны этой стенки шла на всем ее протяжении дорожка шириной 9 фут. которая со стороны моря была ограждена каменным парапетом высотою 4 фута, а с другой стороны—железными поручнями.

Высота этой дорожки над самым молом была около 16 фут., при чем с нее вело вниз несколько лестниц, расположенных далеко друг от друга. Никаких приспособлений для швартовки судов—в роде причальных тумб— внешняя стенка не имела.

Оконечность мола (его 4-я часть) была п о л а я: внутри ее шел корридор для сообщения с маяком; ширина этой части по верху была—15 фут.

Оборонительные средства гавани и мола

Германцы тщательно укрепили Зеебрюгге, равно как все остальное побережье. На берегу в непосредственной близости от мола была установлены батареи до 12-деймовых включительно. Вдоль береговой линии были вырыты окопы, устроены проволочные заграждения и т. д.

На молу в здании пассажирской станции расположилась гидро-база; она же занимала под личный состав пароход «Брюссель», стоявший у стенки около вокзала. Широкой частью стенки мола пользовались для стоянки подводные лодки, миноносцы и тральщики, выходившие в море для операций или возвращавшиеся в Брюгге; для защиты подводных лодок от воздушных атак здесь был устроен специальный бетонный навес. Артиллерийская защита мола состояла из двух батарей: одна шестирудийная 88 мм. батарея стояла на оконечности мола, другая из трех 150 мм. орудий — на конце широкой части мола.

Всякий корабль, который пытался бы приблизиться с моря, находился бы под огнем первой из этих батарей от предела ея дальнобойности до входа в канал. При этом, огибая конец мола, он должен был бы проходить в непосредственной близости от нее, а, пройдя маяк, попадал бы под огонь трехорудийной батареи широкой части мола на расстоянии около 200 метров, — дистанция, с которой практически промахнуться невозможно.

Уже после войны под местом расположения трехорудийной батареи были обнаружены торпедные аппараты; были ли они установлены к моменту операции—англичане не знали.

Численность гарнизона мола вместе с личным составом гидро-базы по английским сведениям доходила до 1000 человек.

Вблизи трехорудийной батареи на широкой части мола находилась построенная германцем бетонная казарма для личного состава батарей. Предусмотрительность немцев зашла так далеко, что вблизи этой казармы в насыпном грунте мола были вырыты о к о п ы, окруженные тройным рядом проволоки.

Защита рейда.

Поперек фарватера, ведущего ко входу в канал немцы поставили две преграды: от оконечности широкой части мола к югу был заведен бон, состоявший из 4-х барж, груженных камней и соеди-

ненных друг с другом стальным тросами. Бон преграждал путь надводным судам, для защиты же рейда от подводных лодок и торпед баржи были снабжены подвешенными к ним сетями. К югу-востоку от бона находилась вторая преграда, состоявшая из сетевого заграждения, подвешенного на буях, и имевшая узкий проход. Этот проход находился на расстоянии всего 200 метров от 3-х орудийной батареи на молу.

В помощь артиллерии мола вблизи от бона у внутренней стенки обычно находился миноносец, имевший возможность обстреливать гавань.

Оборонительные средства побережья.

Таковы были оборонительные средства самой гавани. Но это было еще не все. Атакующий должен был преодолеть целый ряд препятствий, находившихся вне гавани. Помимо упомянутых уже трудностей плавания, серьезнейшим препятствием являлась германская береговая артиллерия на Фландрском берегу. Батареи немцев начинались в 3 милях к западу от Остенде и кончались в 6 милях к востоку от Зеебрюгге. Таким образом, общее протяжение фронта береговой артиллерии было около 21 мили (39 километров); на этом участке было сосредоточено 225 орудий, из них тяжелых (6-дюймовых и крупнее)—136.

В начале немецкой оккупации Фландрии, пока этой обороны не было, англичане могли безнаказанно обстреливать берег с расстояния 50 кабельтов (около 9 километров). Но когда с течением времени германцы стали устанавливать здесь все более и более крупную артиллерию, англичанам приходилось держаться уже на почтительных дистанциях, постепенно вводя в действие более дальнобойную артиллерию, а, следовательно, и более крупные суда. Это состязание в дальнобойности артиллерии продолжалось в течении всей войны, и к описываемому моменту обе стороны довели калибр артиллерии до 15 деймов, а сами дистанции возросли до 200 кабельтовов (37 километров). Для этой цели англичанам пришлось построить специальные суда, которые, обладая мощной артиллерией, в то же время имели бы небольшую осадку, позволяющую им оперировать на мелководьи Фландрского побережья. Это были, так называемые, мониторы. Самым

крупными из них были «Эребус» и «Террор» [1]), вооруженные каждый 15-дюймовыми орудиями и имевшие осадку всего 12 фут. [2]).

Необходимо заметить, что при совершенном развитии артиллерии в состязании между кораблем и береговой батареей, при одинаковых калибрах и дальнобойности, первый имеет мало шансов на успех. В самом деле, корабль представляет собою довольно большую и при обычных условиях хорошо видимую цель; несколько удачных попаданий в корпус могут — причинить ему не только серьезные повреждения, но и вызвать гибель. Батарея же может стрелять до тех пор, пока не будет непосредственных попаданий в самые орудия. Орудие же при современных дистанциях артиллерийского боя представляет собою настолько незначительную цель, что вероятность попасть в него совершенно ничтожна. Кроме того, батарея на берегу, даже совсем не замаскированная, видима гораздо хуже чем корабль на море, а при употреблении современных средств маскировки ее можно считать практически невидимой. Отсюда понятно, почему англичане считали полосу у Фландрского берега шириною 20 миль (37 километров) недоступной для своих судов при дневном свете. Дурные условия видимости (ночь, туман)—значительно облегчают задачу корабля, но не совсем, так как к услугам батарей имеются ночью осветительные снаряды и прожекторы, а в туман (если он не окутывает самый корабль, а лежит между ним и берегом)—авиация.

При всем том необходимо принять во внимание, что вся обстреливаемая береговыми батареями площадь была еще заминирована. Обычно при движении судов в районах минных заграждений противника впереди их идут тральщики для очистки пути от мин. Но траление — процесс очень медленный: тралить на большом ходу нельзя, неизбежны частые остановки для заводки новых тралов (т. к. при затраливании мин они могут быть порваны взрывом), для уничтожения затраленных и всплывших мин и т. п.

---

[1]) В 1919 году один из этих мониторов обстреливал форт «Красную Горку».

[2]) Линейные корабли с такой же крупной артиллерией обычно сидят фут около 30.

Следовательно, траление крайне замедлило бы передвижение эскадры и она могла бы быть преждевременно замечена неприятелем. Поэтому англичане в рассматриваемую операцию решили итти без тральщиков. Нужно думать, что они использовали имевшиеся у них агентурные (т. е. полученные через шпионов) сведения о местонахождении германских заграждений, а также путем разведки выяснили фарватеры, которыми ходили немецкие суда. Автор описания операции, капитан Карпентер, в своей книге говорит, что решение, к которому пришло английское командование заключалось в том, чтобы, «тщательно взвесив возможность опасности на разных путях», избрать один из них и итти на риск.

Следующим препятствием, которое могла встретить экспедиция, были дозоры. Внезапность являлось одним из самых существенных факторов успеха операции; между тем заблаговременное открытие противником приближающихся судов лишало бы операцию этого условия. Дозор из надводных судов, как днем, так и ночью в ясную погоду мог легко заметить приближение надводных кораблей, и хотя сам он в свою очередь мог быть замечен и уничтожен, но безусловно успел бы предупредить о приближающемся с моря неприятеле. Еще лучше могли это сделать подводные лодки, которые, находясь в дозоре в подводном положении, могли бы увидеть и донести по радио о приближении врага, не будучи даже замеченными. И, наконец, любой самолет, поднявшись на высоту 1500 метров, мог спокойно обозревать море вплоть до юго-восточного берега Англии и в ясный день еще за много миль различить идущую эскадру, дав об этом знать для приведения в полную готовность всех оборонительных средств и вызова на подкрепление морских сил.

Наконец, кроме всех перечисленных оборонительных мер, очень большим препятствием являлись трудности плавания в водах Фландрского побережья. Дело в том, что прибрежная полоса шириною 8 миль усеяна вдоль всего берега многочисленными мелями, которые имеют свойство передвигаться. В мирное время безопасность плавания достигается постоянным наблюдением за этими передвигающимися мелями и установкой в опасных местах различных предостерегательных знаков, бакапов, вех, маяков и т. д. За три года войны многие из этих знаков

были снесены, некоторые переставлялись воющими сторонами со специальной целью ввести противника в заблуждение, положение мелей изменилось, образовались новые, все это не было нанесено на карты. Словом, опасность плавания была очевидна. Она увеличивалась еще благодаря наличию приливов, которые меняют в этих местах горизонт воды на 15 фут и вызывают сильное приливно-отливное течение (скоростью до 3¼ мил в час), направляющееся с запада на восток.

Суммируя все сказанное о препятствиях, которые стояли на пути к заблокированию Зеебрюгге, мы таким образом получаем следующий их перечень:

1) воздушный дозор,
2) подводные лодки,
3) надводный дозор,
4) минные заграждения,
5) вновь образовавшиеся мели,
6) отсутствие навигационных знаков (буев, маяков и т. д.),
7) береговые батареи.
8) батареи мола,
9) боны,
10) суда, защищающие гавань,
11) береговые батареи, защищающие канал, подлежащий заблокированию и
12) капризы погоды.

Препятствия на пути к Остенде были те же, за исключением батарей мола, которых в Остенде не было.

Такое количество препятствий и послужило причиной того, что англичане не сразу пришли к принятию идеи заблокировать выходы из каналов затоплением в них судов, специально назначенных для этой цели.

Так как главная цель операции заключалась в том, чтобы лишить немцев возможности пользоваться каналами, ведущими к порту Брюгге, то сначала англичане предполагали выполнить это, разрушив ворота шлюзов, запирающих каналы с моря, при помощи артиллерийского огня. Однако, неоднократные попытки бомбардировки с дальней дистанции не привели ни к чему: шлюзы оставались целыми. Мысль о бомбардировке шлюзов с короткой дистанции под прикрытием завесы также была трудно выполнима. Даже в случае успеха, если бы ворота шлюза

были бы разбиты и вода ушла из канала, все же при каждом приливе канал вновь наполнялся бы водой, а гарантии, что временный уход воды причинил бы серьезные повреждения,—не было.

Вследствие этого англичане от бомбардировки отказались и остановились на идее заблокирования каналов затоплением в выходах брандеров. Разумеется операция должна была быть произведена одновременно в обоих местах—и в Зеебрюгге и в Остенде, так как в противном случае неприятель оказался бы предупрежденным о готовящейся второй операции, потому что заблокирование только одного выхода не имела смысла.

Что касается канала Брюгге—Зеебрюгге, то наивыгоднейшие для закупорки самые узкие места в его выходной части были: 1) между двумя песчаными отмелями у берегового конца дамб и 2) в воротах самого шлюза. Выбор между этими двумя местами определился следующими соображениями:

Мало было просто затопить суда в узком месте канала: надо было это сделать так, чтобы они не могли быть быстро удалены. Рассматривая различные способы под'ема затонувших судов, можно притти к следующим заключениям:

1) Брандеры должны быть достаточно велики, чтобы их нельзя было поднять с помощью кранов, понтонов или других плавучих средств.

2) Они должны быть основательно повреждены и затоплены так, чтобы лечь пробоиной на грунт; этим путем может быть предотвращена возможность заделать отверстия и поднять корабль, откачав из него воду.

3) Должны быть приняты меры для предотвращения возможности р а з р е з а т ь затопленный брандер на куски и уборки его по частям.

4) Брандеры должны быть затоплены в таком месте, чтобы нельзя было очистить фарватер, уничтожив затопленные суда с помощью взрывов.

Величина брандеров, определялась еще соображениями соответствия их размеров, ширине и глубине канала в месте затопления. Из двух отмеченных мест, удобных для затопления, наиболее широкое было у берегового конца дамб, но и здесь проходимая часть канала имела в ширину лишь 120 фут. Глубина канала в высокую воду

достигала 36 фут., следовательно, высота борта брандера от киля до верхней палубы должна была быть не меньше 30 фут.; такою же должна быть и его ширина на случай, если он при затоплении опрокинется и ляжет на грунт бортом; при таких размерах затопленного судна в высокую воду над ним будет не больше 6 фут. воды и даже самые малые миноносцы (с осадкой около 7 фут) не смогут проходить в этом месте.

Для выполнения требований пункта 2-го было решено поместить достаточно большие заряды сильного взрывчатого вещества в междудонном пространстве брандеров, выведя провода электрических запалов в несколько мест наверх.

Для того, чтобы затруднить резку судов на части, они должны были быть загружены цементом, который, после затопления брандера, под действием воды превратился бы в один сплошной массив, прочно сцепившись с железным корпусом корабля. При этом загрузку цемента надо было производить с таким расчетом, чтобы в отлив он находился в затопленном брандере над уровнем воды, т. е. там, где только и можно производить резку корпуса.

Наконец, четвертый пункт требовал затопления брандеров по возможности ближе к наружному концу дамб, потому что это место наиболее подвержено занесению песком и илом и если бы немцы захотели взорвать затопленные брандеры, то каждый кусок корпуса, отлетевший при взрыве, вызвал бы немедленное образование около него песчаного наноса, а, следовательно, и сильное засорение выхода. Это соображение привело к решению избрать для затопления брандеров первое из намеченных мест (у начала дамб). Кроме того, против затопления брандеров в воротах шлюза говорило еще и то обстоятельство, что там немцы легко могли воспользоваться при работах по удалению судна целым рядом близ лежащих механических средств, вроде под'емных кранов, шпилей и т. д.

Все ли было предусмотрено этими соображениями? Для решения этого вопроса необходимо было обратиться к опыту прошлого. Морская история до 1918 года знала семь или восемь операций подобного рода. Из них—ни одной удачной. Наиболее свежим примером была трехкратная попытка японцев в русско-японскую войну заблокировать выход из Порт-Артурской гавани. Несмотря

на безумную храбрость экипажей японских брандеров, несмотря на дурно организованную оборону и из рук вон плохую стрельбу русских батарей—ни одному из одиннадцати брандеров не удалось затопить себя в намеченном месте.

Рассматривая случаи применения брандеров, можно было притти к заключению, что главнейшие трудности, стоявшие перед брандерами были следующие:

Во первых—определение места назначения в темноте (когда только и возможно было приблизиться к укрепленным пунктам) и при отсутствии навигационых знаков.

Во вторых—достижение места назначения (после его определения) при наличии самого активного сопротивления неприятеля.

В третьих—затопление корабля в надлежащем положении (по достижении намеченного места).

В открытом море капитан доволен, когда он знает свое место с точностью до 2—3 миль. Но вблизи берега, где могут быть мели, рифы, камни, или перед узкими входами эта точность совершенно неудовлетворительна. Отсюда—нужда в маяках, буях, туманных сигналах и т. п. при плавании вблизи берегов. Поэтому понятно, как трудно ориентироваться, когда противник снимет все отличительные знаки и потушит огни входных маяков.

Вторая трудность очевидна, принимая во внимание короткую дистанцию, на которую должен подойти брандер к неприятельским батареям для достижения своей цели. Опыт истории говорит, что слабо защищенные суда, которые употреблялись в качестве брандеров (обыкновенно—старые коммерческие пароходы), не могут выполнить своего назначения: они неизменно гибнут от артиллерийского огня.

И, наконец, третья трудность может быть иллюстрирована следующим ярким примером: в войну 1914—1918 г. немцы на р. Камерун и турки на р. Тигр пытались заранее заградить фарватеры и, несмотря на отсутствие какого бы то ни было сопротивления, смогли в обоих случаях выполнить это дело лишь на половину.

Таким образом, мы видим, что история до 1918 года не давала ободряющих примеров. Но раз были найдены причины неудач предшествовавших операций, то могли быть найдены и средства для их выполнения.

Английское командование нашло их.

Это были:

1) применение быстроходных моторных катеров в помощь брандерам для ориентировки,

2) употребление дымовых завес,

3) использование элемента внезапности и применение диверсий [1]) и

4) детальная разработка плана, тщательная подготовка и полная согласованность действий отдельных единиц, участвующих в операции.

Вот каковы были основы плана, утвержденного 3-го декабря 1917 года лордами Адмиралтейства. Организация и выполнение операции были возложены на начальника Дуврского патруля. Вскоре на эту должность был назначен контр-адмирал Раджер Кийс, под руководством которого разрабатывался план (он был начальником оперативного отдела штаба—«Director of plans»); Адмиралтейство предоставило Кийсу полную свободу в вопросе разработки деталей плана и, нужно сказать, Кийс оправдал оказанное ему доверие.

Подготовка операции и разработка ее плана.

Первым должен был быть решен вопрос о брандерах, так как их действия должны были составить основу всей операции. Число их, для надежности, было установлено в три—для Зеебрюгге и два — для Остенде. Об их величине и размерах, необходимых, чтобы надежно загородить канал, мы уже говорили. Кроме этого, к ним пред'являлся еще ряд требований: нужно было, чтобы они могли самостоятельно совершить переход от берегов Англии до Зеебрюгге и Остенде; их осадка должна была позволить им пройти мелководным фарватером фландрских прибрежных вод; они должны были быть удобоуправляемыми и поворотливыми и, наконец, обладать некоторым бронированием, чтобы не подвергнуться расстрелу, подобно всем незащищенным брандерам предшествующих времен. Эти соображения привели к выбору пяти старых легких крейсеров: «Тетис» («Thetis»), «Интрепид» («Intrepid»), «Ифигения» («Iphigenia»)—для Зеебрюгге, «Бриллиант» («Brilliant») и «Сириус» («Sirius»)—для Остенде. Все они

---

[1]) Диверсия—вспомогательная операция, предпринимаемая для отвлечения внимания неприятеля от места главной операции.

были постройки 1890—1891 года, водоизмещением около 3.600 тонн.

В помощь брандерам для определения ими места своего назначения и для спасения их экипажей были назначены из состава дуврских сил моторные катера типа «M. L.» (Motor launches) [1]).

Этот же тип катеров был использован для ряда других целей, о которых речь будет ниже. Всего их в операции приняло участие—49 шт.

Другой тип катеров — быстроходные минные катера «С. М. В.» (Coastal motor boats—[2]) должен был принять участие в операции для минных атак на суда противника и для выпуска дымовых завес. Чтобы надежно скрыть движение экспедиции, было необходимо окутать дымом весь фронт неприятельских береговых батарей, т. е. полосу длиною в 21 милю (около 40 километров). При этом желательно было ставить завесу по возможности ближе к батареям, т. е. вплотную к берегу. Значит, нужны были очень мелко сидящие суда с достаточно большим ходом. Этим требованиям катера «С. М. В.» вполне удовлетворяли. В экспедиции их принимало участие—24 штуки (16 против Зеебрюгге и 8—против Остенде).

Внезапность операции в сильной части обеспечивалась применением завес, но главнейшими ее условиями были, конечно, во-первых, строжайшая секретность подготовки, а, во-вторых, скрытность движения.

Следующим средством были диверсии, которые должны были отвлечь внимание противника от подходящих брандеров. Как мы уже упоминали, в Зеебрюгге самую большую опасность представляли собой батареи, стоявшие на молу, потому что брандерам неизбежно нужно было пройти вплотную около них, огибая оконечность мола.

Могло быть три способа обеспечить брандеры от действия этих батарей: 1) завязать с ними артиллерийскую дуэль с большой дистанции, 2) брандерам идти до самого входа в канал под прикрытием завес и 3) заставить замол-

---

[1]) «M. L.»—назначение их—борьба с подлодками; длина их около 80 фут., ход—19 узлов, вооружение—одна 3″ аэропушка.

[2]) «С. М. В.» по английскому произношению—си эм би—Coastal motor boats—прибрежные моторные катера; ход—до 42 узлов (78 килом. в час); вооружение—2 минных аппарата и 4 пулемета. Катера этого типа в 1919 году произвели налет на Кронштадт.

чать батареи, действуя непосредственно по орудиям и по возможности с кратчайшей дистанции. Первые два способа совершенно очевидно не обещали успеха: стрельба ночью с моря имела бы вообще ничтожные результаты, а кроме того, ее неминуемо нужно было бы прекратить заблаговременно до подхода брандеров к молу—т. е. тогда, когда она всего нужнее, — чтобы своими снарядами не попасть в брандеры; что же касается дымовой завесы, то она могла свести на нет всю операцию, помешав брандерам найти вход в канал. Оставался третий способ, который непосредственно приводил к идее высадить на мол десант для уничтожения прислуги батареи или, по крайней мере, для того, чтобы заставить ее устремить все свое внимание на самозащиту. Эта идея была принята и высадка на мол вошла в число вспомогательных операций в первую очередь; по своему значению это была главная диверсия и являлась настолько серьезным предприятием сама по себе, что требовало самой тщательной разработки.

Чтобы не подвергать корабль с десантом опасности быть расстреленным огнем трехорудийной тяжелой батареи, в то время как он будет входить внутрь гавани, лавируя между боном и сетевым заграждением, было решено, что он должен подойти к наружной стенке мола.

Подготовка средств. Из описания мола читатель уже знает, что эта стенка не предназначалась для стоянки у нее судов и никаких приспособлений для швартовки на ней не было.

Корабль, который должен был быть достаточно велик для того, чтобы принять на себя отряд необходимой численности, в малую воду рисковал сесть на мель, подходя к молу; поэтому его прибытие было решено приурочить к моменту, когда прилив достигает своего максимума. Нужно было при этом считаться с приливным течением, достигающим в этих местах скорости в $3^1/_2$ мили в час. Все эти условия делали швартовку в ночное время и при наличии сопротивления неприятеля исключительно трудной, в особенности для более или менее крупного корабля. Это привело к мысли придать штурмующему кораблю сильный буксирный пароход, который помог бы ему стать лагом к стенке (т. е. вдоль нея) [1]).

---

[1]) Обычно для этой цели буксиры, упираясь носом в борт пристающего корабля, подталкивают его к стенке.

В качестве корабля для десанта был признан наиболее удобным старый крейсер «Виндиктив» («Vindictive») (постройки 1897 года, водоизмещение—5.750 тонн, бортовая броня—2'', палубная—3'', рубка—$8^3/_4$'').

Для приспособления к своему новому назначению «Виндиктив» подвергся ряду переделок. На нем была устроена специальная палуба с большим количеством опускных трапов по левому борту. По этим трапам десант должен был высадиться на парапет и затем спуститься с внешней стенки на мол (с высоты 16 фут), для чего, в свою очередь, требовались длинные штурмовые лестницы, которые должны были быть вынесены в первую голову.

Чтобы, по выражению одного из участников экспедиции капитана А. Карпентера, «не класть всех яиц в одну корзинку» было решено для перевозки десантных частей добавить к «Виндиктиву» еще два парохода, один из которых должен был вместе с тем оказать помощь «Виндиктиву» при швартовке. Если бы «Виндиктив», благодаря своей большой осадке, подорвался бы по пути на мине или был бы утоплен артиллерийским огнем, то все же часть десанта на этих пароходах добралась бы до мола.

В результате долгих поисков были облюбованы два пассажирских парохода, обычно переправлявших публику через реку Мерсей, — «Ирис» и «Даффодил». Они были приспособлены к неизбежным толчкам при частых швартовках, поворотливы, невелики и могли принять по 1500 человек.

По заданиям плана «Даффодил», прибыв к молу, должен был помочь ошвартовиться «Виндиктиву», упершись своим носом в его борт и таким образом прижимая его к стенке, а затем — пристать к нему и высадить через него свой дессант (на нем должны были итти подрывные партии).

«Ирис» должен был ошвартовиться у мола впереди «Виндиктива» и высадить своих людей с помощью лестниц.

Если бы «Виндиктив» погиб, «Ирис» и «Даффодил» должны были штурмовать мол самостоятельно, имея главною целью заставить замолчать трехорудийную батарею.

Чтобы предотвратить присылку подкреплений с берега, усилить действие главной диверсии (говоря проще—произвести побольше шуму), причинить возможно больше разрушений и тем ослабить дальнейшее использование германцами мола, в план был введен взрыв железнодорожного

моста, соединяющего берег с молом (вторая часть мола — по нашему описанию). Для этой цели были избраны две старых подводных лодки, которые, приняв по несколько тонн [1]) взрывчатого вещества каждая, должны были подойти под фермы моста и там взорвать себя.

Помимо главной диверсии план предусматривал еще целый ряд операций, специально для отвлечения внимания противника. К ним относятся: обстрел побережья дальнобойной артиллерией мониторов и тяжелой артиллерией сухопутного фронта, налет аэропланов и бомбежка с воздуха, минные атаки быстроходных катеров на суда, стоящие в гавани и обстрел мола бомбометами с моторных катеров.

Общая численность судового состава экспедиции.

В конечном счете кроме основных 10 кораблей (5 брандеров, три корабля с десантом и две подлодки для взрыва виадука) в операции приняло участие еще 152 судна разных типов. В это число входили моторные катера для всех перечисленных выше целей, а также суда для буксировки катеров и миноносцы для дозорной службы.

Большая часть судов, принимавших участие в операции, принадлежала к составу Дуврского отряда (за исключением 10 упомянутых главных кораблей экспедиции); 7 миноносцев и 4 моторных катера (launshes) были выставлены «R. A. F.» [2]). Воздушные силы принадлежали к 61 и 65 авиац. отрядам.

Большое значение англичане придавали свежести сил судовых команд, особенно брандеров, к тому моменту, когда им придется выполнять свое главное назначение. Действительно, экспедиции предстояло совершить переход длительностью около 6 часов и затем попасть в такое положение, когда каждый человек должен дать максимум физических и нравственных усилий, на которые он способен. Малейшая, ничтожная оплошность, грозила гибелью людей и, быть может, срывом всего предприятия.

Предшествовавшие попытки блокировочных операций в прежние войны делались при совершенно ничтожном количестве людей на брандерах (6 — 10 человек); но все они, как известно, потерпели неудачу.

---

[1]) Тонна—61 пуд.
[2]) R. A. F. Royal Air Force — королевские воздушные силы.

Для малых судов (моторных катеров) вопрос решался просто: их решено было вести на буксире большую часть перехода. Но с брандерами вопрос обстоял сложнее.

До самого последнего момента на брандере были необходимы кочегарная и машинная команда, сигнальщики-наблюдатели, артиллерийская прислуга для самозащиты, рулевые, командный состав и, наконец, запасная партия кораблевождения на случай гибели основной. Вместе с тем особенно увеличивать экипаж нельзя было из за трудности операции спасения большого числа людей в необычайно тяжелых условиях, которых нужно было ожидать.

После детального обсуждения остановились на числе — 53 человека на каждый корабль. Брандеры были снабжены большим количеством спасательных средств — шлюпок, спасательных плотиков, буйков и т. д.; к каждому был придан моторный катер (M. L.) который должен был принять команду брандера после его затопления.

А. Карпентер отмечает, что когда для этого дела с флотилии моторных катеров были вызваны добровольцы, то, несмотря на ясно сознаваемый риск, число предложивших свои услуги моряков значительно превысило требовавшееся.

Наконец, необходимо было обеспечить безопасность перехода от случайных встреч с отрядами германских военных судов, а также на случай, если бы немцы, заблаговременно узнав об экспедиции, двинули бы против нее крупные морские силы.

Первая задача осуществлялась эскадренными миноносцами, мониторами и т. д., входившими в состав самой экспедиции; вторая же—была возложена на специальные дальние дозоры, державшие связь с английскими главными силами. Обязанность выслать эти дозоры была возложена на легкие морские силы, базировавшиеся на порт Гарвич; в состав дозоров входило 7 легких крейсеров и 10 больших миноносцев, из них — 2 лидера [1]).

---

[1]) Лидер миноносцев—большой миноносец, соответствующий нашему типу «Новик», но более крупного водоизмещения (более 2.000 тонн) и с более обширными помещениями (для начальника отряда миноносцев и его штаба).

ГЛАВА III.

Подготовка к операции.

Большая часть изложенных деталей плана была разработана уже в период подготовки, который начался немедленно вслед за тем, как общая схема плана была утверждена Адмиралтейством, т. е. в первых числах декабря 1917 года. Всеми мероприятиями по подготовке ведал начальник Дуврского отряда судов; штаб, имевшийся в его распоряжении для этой цели, был сведен до минимума, местонахождение его было в Дувре.

Подбор личного состава.

Рискованный характер операции и необходимость строжайшего соблюдения тайны заставляли очень осторожно подойти к вопросу об укомплектовании экспедиции личным составом. Команды нужны были для пяти брандеров, трех десантных кораблей («Виндиктив», «Ирис», «Даффодил»), двух подводных лодок и, наконец, надо было сформировать десантный отряд, словом, иметь личный состав для самых опасных задач операции. Поэтому желательны были добровольцы, «готовые на все», по возможности холостяки. В таких людях не было недостатка в Гранд-Флите, который со времени Ютландского боя (в мае 1916 года) не имел никакой боевой работы, находясь в то же время в напряженном состоянии боевой готовности. Часть людей, необходимых для предприятия, была навербована в Гранд-Флите, а другая часть из «депо» морской пехоты.

С отбором состава дело обстояло так: каждый флагман должен был дать со своего соединения определенное количество офицеров и команды; в соединениях производилась раскладка по кораблям и по усмотрению командиров кораблей выбирались люди, подходящие по своим качествам; им предлагался вопрос, готовы ли они принять участие в «рискованном» предприятии; больше ничего о сути операции не сообщалось ни матросам, ни офицерам. Недостатка в желающих не оказалось.

Офицеры, предназначенные командирами на брандеры и штурмующие корабли, были посвящены в тайну предприятия тотчас по прибытии в Дувр. Немедленно взявшись за изучение предстоящего им дела, они тщательно иссле-

довали все связанные с ним вопросы под непосредственным руководством адмирала Кийса. Остальной командный состав при первой представившейся возможности был собран адмиралом и ознакомлен с общим планом операции; от некомандного состава сама операция сохранялась в тайне до окончания подготовки.

Десантный отряд состоял из трех частей: моряков под командой капитана Галагана (Halahan), морской пехоты под командой подполковника Эллиота и подрывной партии, состоявшей из морской пехоты и моряков пополам, с капитаном-лейтенантом Дикинсоном во главе.

Тренировка. Моряки десанта проходили специальное обучение в Чатаме под наблюдением сухопутных офицеров; в Чатаме же обучалась и подрывная партия. Пехотинцы и артиллиристы корпуса (Marrine) морской пехоты были размещены в других военных портах южного побережья. Назначение последних — было обслуживание орудий сухопутного типа, установленных на «Виндиктиве».

Главная идея подготовки личного состава заключалась в обучении ночному бою. Люди тренировались в метании ручных гранат, штыковом бое, во всех сортах атак на окопы.

Подполковник Эллиот обучал своих людей ориентироваться среди построек мола, расстилая на местности полосы холста, изображавшие различные части Зеебрюггского мола. (Необходимо заметить что в этот период люди еще ничего не знали о том, куда они предназначены и полагали, что полосы холста изображают окопы сухопутного фронта).

Численность всего личного состава специального назначения (для брандеров, штурмующих кораблей и других надобностей) была — 86 офицеров и 1.698 человек некомандного состава; из них 750 — принадлежало к составу морской пехоты.

Непосредственное командование «Виндиктивом» было поручено капитану Карпентеру. Но старшим из офицеров экспедиции после адмирала Кийса считался капитан Галаган, командовавший моряками десантного отряда.

Подготовка судового состава.

Параллельно тренировке личного состава шла работа и в других областях. В Чатаме спешно оборудовались и вооружались «Виндиктив» и брандеры.

Первый совершенно менял свой внешний вид: помимо упомянутых уже откидных трапов на нем были срезаны мачты; фок [1]) — до половины, а грот [1]) — вовсе.

Фор-марс [2]) был увеличен и на нем установлена скорострельная пушка для обстрела мола во время стоянки вплотную у его стенки. Часть срезанной грот-мачты укрепили горизонтально на верхней палубе в кормовой части корабля так, что она торчала за левый борт в качестве отвода, т.-е. для того, чтобы приставая или отходя корабль не мог навалить кормой на стенку и тем повредить левый винт. Отсутствие причальных палов и тумб на внешней стенке мола заставило снабдить корабль специальными кошками достаточных размеров, чтобы ими цепляться за верх его стены.

Чтобы предохранить борт «Виндиктива» от сильного удара о каменную стенку при швартовке, были изготовлены специальные большие кранцы; особенно огромных размеров кранец был укреплен по левому борту на баке [3]), где должен был произойти главный толчок в момент подхода к молу.

Часть основной артиллерии «Виндиктива» (10—6″ пушек) была оставлена на случай встречи с неприятелем в море и неприятельской атаки во время стоянки у мола; другую часть — сняли, а взамен установили три гаубицы (две—7,5-дюймовые и одна—11 дюймовая), несколько бомбометов, огнеметы и другие орудия для боя в непосредственной близости с неприятелем.

Оборудование «Ирис», «Даффодил» и подводных лодок [4]), предназначенных для взрыва железнодорожного виадука, производилось в Портсмуте.

---

[1]) Фок-мачта — передняя; грот — главная.

[2]) Марс — площадка на мачте.

[3]) Бак—передняя часть корабля.

[4]) Старые подлодки «С1» и «С3».

Дымовые завесы.

Употребление дымовых завес являлось одним из тех средств, которыми операция по заблокированию Зеебрюгге отличалась от своих предшественниц в морской истории.

Один из принципов, положенных в основу составления плана, заключался в тщательной разработке деталей. В вопросе о дымовых завесах, англичане особенно строго придерживались принципа: дымовая завеса—оружие обоюдоострое; она ослепляет врага, но она может ослепить и того, кто пользуется им. Поэтому с самого начала было твердо решено, что завесами можно пользоваться лишь тогда, когда ветер будет гнать дым на неприятеля, т. е. дуть с севера или близко к этому направлению. Далее, хотя дымовые завесы в 1918 году уже не были новинкой, и англичане уже употребляли их в действие на фландрском побережье, а также и на суше, но у них было много недостатков, не все свойства дымов были изучены и поэтому специально для изучения способов применения дымовых завес, а также и других химических средств, как, например, огнеметов—для предстоящей операции была основана в Дувре фабрика—лаборатория, где работало 60 человек. Этим делом непосредственно руководил талантливый изобретатель, командир 61-го авиационного отряда, Брок, впоследствии погибший на молу Зеебрюгге.

Дымовые завесы периода предшествовавшего операции отличались одним безусловно неприемлемым в данном случае свойством: при выпускании дыма показывалось пламя. Благодаря трудам Брока был выработан дымовой аппарат, лишенный этого недостатка. Стойкость этих завес, или искусственного тумана, как их можно скорее назвать, была такова, что во время испытаний в одном случае туман производства Дуврской фабрики трое суток держался в проливе, чем вызвал немало «крепких выражений» по адресу мастеров «делателей погоды» со стороны капитанов, попавших в этот туман со своими судами.

Навигационная подготовка похода.

Помимо работы, которая шла в портах и адмиралтействах, подготовка операции требовала и еще обеспечения более или менее безопасного перехода экспедиции к месту назначения. О тяжелых условиях плавания у берегов Фландрии

мы уже говорили. Они были одним из самых главных препятствий, стоявших на пути предприятия. После операции по этому поводу в заграничной прессе появлялись различные небылицы «из достоверных источников» в роде того, что «Виндиктив» достиг мола по способу, составляющему большой секрет и известному лишь капитану Карпентеру.

В действительности дело обстояло весьма просто по идее, хотя и довольно сложно по выполнению: задача была решена усилиями Гидрографического Департамента*) Английского Адмиралтейства путем специальной с‘емки района, по которому предстояло пройти экспедиции. Для этой цели было командировано два офицера, которые изо дня в день, находясь со своими гидрографическими судами в зоне огня немецких батарей, производили промеры, отмечали места передвинувшихся мелей, заносили на карту затонувшие суда, мешающие судоходству и т. д. В результате этих работ, всюду на море были поставлены малозаметные для неприятеля навигационные знаки, которые должны были быть заменены буями уже непосредственно перед самой операцией, потому что поставленные заблаговременно крупные и хорошо заметные знаки, какими являются буи, несомненно первым делом привлекли бы внимание германцев, которые могли бы их передвинуть на одну—две мили, и тогда эти буи кроме вреда ничего не могли бы принести. Весьма тщательному обследованию подверглось также приливно-отливное течение, которое имелось вдоль берегов Бельгии в направлении с запада на восток со средней скоростью около 3 миль в час. Так как атакующим кораблям нужно было пересекать это течение, то понятно, что огромную роль играло при приближении ко входам в гавани в этих водах точное знание скорости течения. (При различных условиях эта скорость в действительности колеблется от $2^3/_4$ до $3^1/_4$ миль в час). При обычных условиях небольшая ошибка в оценке скорости течения не имела бы значения, так как даже ночью свет маяка, входных огней, а в туман—звук колокола или сирены, помогли бы кора-

*) Учреждение, ведающее изучением морей и созданием безопасных условий плавания путем постановки маяков, буев, вех, изданием карт и пр.

блеводителю исправить свою ошибку. Но в условиях описываемой операции англичанам, разумеется, нечего было рассчитывать на навигационную помощь со стороны немцев, и каждая, даже маленькая, ошибка была бы совершенно непоправима, так как в лучшем случае она вела бы к задержкам и опозданиям, а, значит, и к нарушению согласованности действий отдельных участников операции.

Не одна сотня мин была поставлена за предыдущие три с половиной года войны как немцами, так и англичанами в тех водах, по которым теперь предстояло пройти экспедиции, до вступления в зону постоянных германских минных полей вблизи берегов Фландрии. Поэтому в состав подготовительных мер вошло еще и траление, целью которого было обезопасить по возможности большую часть пути.

Подготовка организационная.

Наконец, в течение всего периода подготовки не прекращалась работа адмирала Кийса и его помощников, как по организации всего дела подготовки, так и по разработке и всестороннему освещению деталей плана и его выполнения. Вопрос организации выполнения был особенно труден: нужно было согласовать между собой целый ряд отдельных операций и действий 162 судовых единиц. Начало и конец каждой диверсии должны были быть строго согласованы с всеми остальными действиями.

Затянись, например, обстрел с мониторов или бомбардировка с воздуха дольше известного промежутка времени и корабли англичан рисковали попасть под английские же снаряды; брандерам не имело смысла подвергать себя огню батарей мола прежде, чем десант с «Виндиктива» не отвлечет на себя внимание личного состава этих батарей; аэропланы, летящие со скоростью около 100 миль в час, не могли сопровождать экспедицию, имеющую только одну десятую этого хода и т. д. Могло быть только два способа выполнить требования согласованности: или управлять всей операцией с помощью сигналов, или же провести ее по заранее составленному р а с п и с а н и ю.

Первый способ был очевидно неприменим: сигналы, световые или радиотелеграфные, были бы замечены неприятелем, который понял бы приближение атакующих

сил; кроме того, во время выполнения операции среди грохота боя, в дыму или искусственном тумане, вряд ли они могли быть кем либо услышаны или замечены. Поэтому от сигналов отказались.

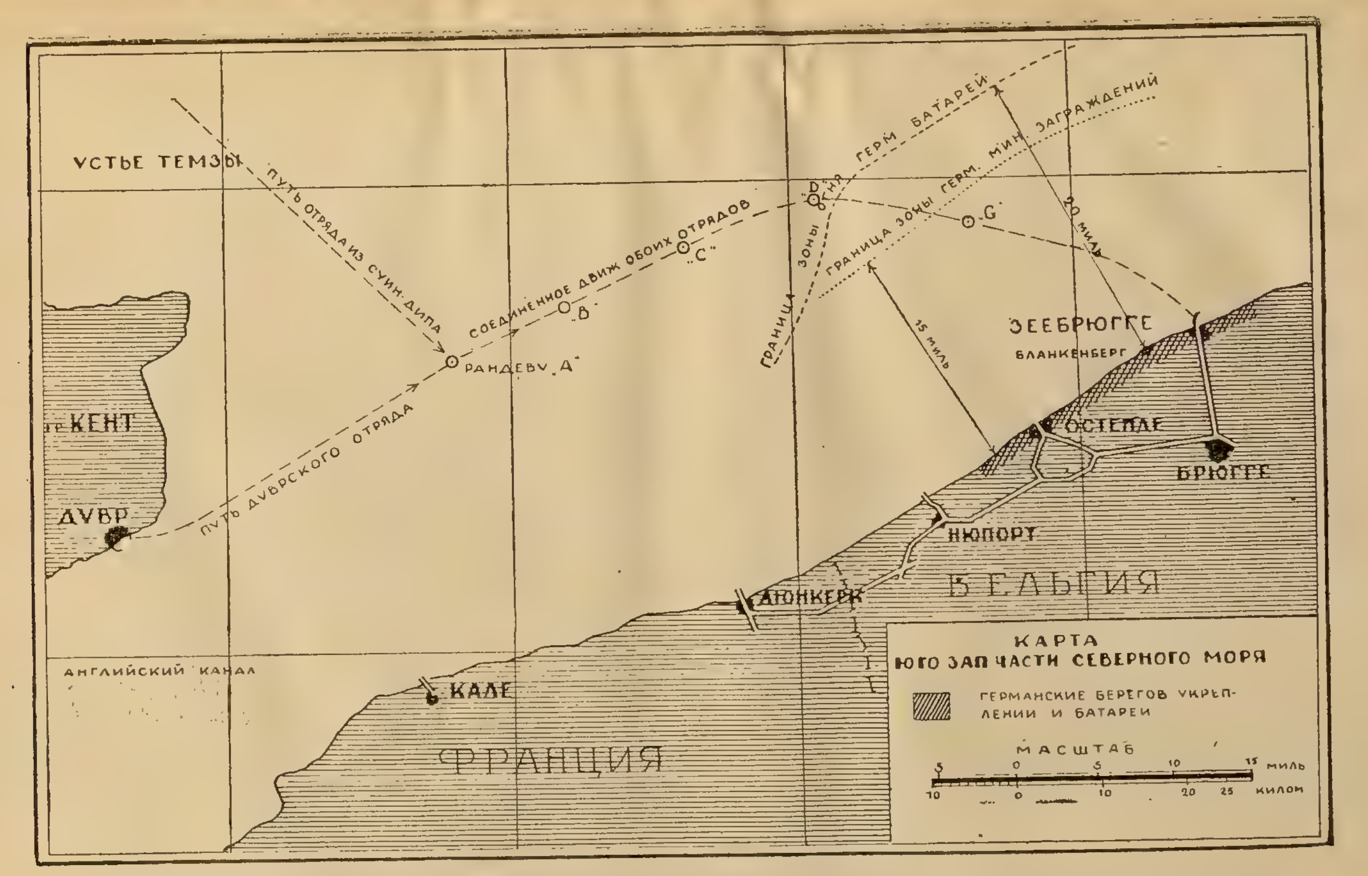
Но и способ расписаний, который был принят, требовал самого тщательного рассмотрения всех обстоятельств, которыми должен был сопровождаться переход морем и различные фазы операции. Брандеры могли пройти в устье канала только во время прилива; но приливы происходят не в одно и то же время каждый день —значит для каждого дня моменты различных фаз операции должны были быть разные. Понятно, что при таком способе согласования от каждой единицы требовалась величайшая пунктуальность; необходимо помнить, что согласованию подлежали действия более 150 судов.

Что касается оценки времени, потребного для действий отдельных частей, то она была произведена крайне скупо; достаточно для примера указать, что брандеры должны были пройти мимо мола через 20 минут после подхода к молу «Виндиктива». За эти 20 минут «Виндиктив» должен был подойти к стенке, высадить десант, который в свою очередь должен был иметь достаточно времени, чтобы успеть воздействовать на батареи мола настолько, насколько этого требовала безопасность брандеров. Всякому, кто присутствовал хоть раз в жизни при швартовке большого морского корабля у набережной известно, что операция эта обычно отнимает не менее получаса при помощи буксиров и вообще при самой мирной обстановке.

В результате разработки вопроса о расписаниях был принят такой способ: на пути перехода экспедиции морем было намечено несколько пунктов, обозначенных буями, специально поставленными гидрографами, о работе которых мы уже говорили. Эти пункты значились под литерами: «A», «B», «C» и т. д. до «I». (См. карту на стр. 36).

В расписании были точно указаны моменты, когда должны быть пройдены эти пункты отдельными отрядами экспедиции. Сообразно с этими были назначены моменты для начала и конца различных диверсий.

Пункт «D» находился перед границей опасной зоны; здесь назначена была остановка для высадки избытка команды с брандеров, для отдачи буксиров, на которых до



Схематическое изображение путей отрядов, предназначенных для операции против Зеебрюгге и Остенде.

этого места должны были итти подводные лодки и малые суда и для того, чтобы точно установить направление ветра (это было необходимо в связи с вопросом применения дымовых завес; на ходу этого сделать нельзя из за искажения направления ветра, благодаря движению судна).

В пункте «I» расходились пути групп, предназначенных для атаки Остенде и Зеебрюгге; он был выбран с таким расчетом, чтобы от него обе части экспедиции могли дойти до мест назначения одновременно (для чего необходимо было принять во внимание силу и направление приливного течения). В этом же пункте начиналось «нулевое время», т. е. от момента прохождения через него считалось время до всех остальных моментов операции. В случае какой-нибудь задержки, адмирал сигналом мог изменить «нулевое время», т. е. перенести начало моментов на несколько минут позднее.

Помимо общих расписаний каждая из участвовавших единиц получала особую инструкцию, в которой указывалось, что нужно делать в случае каких-нибудь особых обстоятельств, которые можно было предвидеть. Но в общем инструкции не стесняли проявления инициативы со стороны командиров отдельных судов, даже самых мелких, а адмирал Кийс даже особенно упирал на то, что от них потребуется быстрота решений при правильной самостоятельной оценке положения.

Метеорологические и астрономические условия.

Вся работа, которую мы описали до сих пор, была направлена к тому, чтобы воздействовать на условия операции, которые так или иначе могли быть изменены; но помимо таких условий существовали еще обстоятельства, к которым можно было только примениться.

Решая вопрос о моменте начала операции, было необходимо сообразоваться со стихийными условиями: приливом, состоянием погоды и временем суток.

О значении прилива мы уже говорили: брандеры могли войти в устье канала, не рискуя сесть на мель, только в высокую воду. Прилив происходит, грубо говоря, через каждые 12 часов 25 минут, т. е. имеет место каждые сутки на 50 минут позже, чем в предыдущие. Затем, принимая во внимание сказанное о береговых батареях немцев, представлялось желательным, чтобы опасная зона была пройдена под покровом темноты, как на пути туда,

так и при отступлении. Ширина зоны огня немецких батарей—20 миль; ход эскадры благодаря участию тихоходных судов был принят в 10 узлов. Если считать, что светает за $^1/_2$ часа до восхода солнца, то, следовательно, для того, чтобы не быть замеченной противником, эскадра должна покинуть гавань за $2^1/_2$ часа до восхода; кладя на атаку 4 часа, получим, что самый поздний момент прибытия к молу—за 4 часа до восхода солнца.

Далее момент прибытия тоже можно вывести из условия пройти опасную зону после наступления темноты; для этого атакующие суда должны вступить в опасную зону не раньше, чем через полчаса после заката; когда уже становится достаточно темно, тогда к молу они должны прибыть не раньше, чем через два с половиной часа после заката.

В середине апреля солнце в этих широтах заходит примерно в 19 часов, а восходит около 5 часов. Тогда получается, что самый ранний момент для прибытия брандеров будет в 21 ч. 30 м., а время ухода всем остальным судам намечается не позже, чем в 2 ч. 30 м. Значит, условия видимости заставляют выполнить операцию в течение 5 ночных часов.

Из диаграммы, которую мы здесь помещаем видно, что самыми удобными днями оказываются — среда, четверг и пятница. Но это еще не все. Нужно, чтобы при этом был ветер, позволяющий применить дымовые завесы, т. е., как это уже говорилось, чтобы он дул в сторону берега. Это было весьма важное условие, так как от применения дымовых завес зависело многое. Но этот ветер не должен был быть слишком силен, чтобы не развести большую волну, которая помешала бы находиться в море многочисленным мелким судам (катерам), участвовавшим в операции.

Часто в Северном море легкий ветер сопровождается туманом, что явилось бы серьезным препятствием, и, наконец, дождь—не допустил бы применения воздушных сил.

Вот та сумма метеорологических и астрономических условий, которые определяли собой момент, удобный для начала операции.

Схема операции. Кратко формулируя все сказанное до сих пор о плане, приходим к следующей схеме выполнения операции:

ДИАГРАММА

РАСЧЕТА МОМЕНТОВ, НАИБОЛЕЕ УДОБНЫХ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ОПЕРАЦИИ ПО ЗАКУПОРКЕ ЗЕЕБРЮГГЕ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВРЕМЕНИ ПОЛНОГО ПРИЛИВА И ТЕМНОТЫ.

(СОСТАВЛЕНА ДЛЯ СЕРЕДИНЫ АПРЕЛЯ)

Понедельник
Вторник
Среда
Четверг
Пятница
Суббота
Воскресенье

13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
1
2
3
4
5
6

Продолжительность перехода при дневном свете
6ч.40м.
5ч.50м.
5ч.0м.
4ч.10м.
3ч.20м.
2ч.30м.
1ч.40м.

Закат
Темнота

Самый ранний момент для прибытия брандеров в зависимости от времени заката.

Моменты полного прилива

Самый поздний момент для прибытия брандеров в зависимости от времени восхода.

Самый поздний момент для начала возвращения

Рассвет
Восход

Данные для диаграммы.

Закат – в 19ч. | Рассвет – в 4ч. 30м.
Темнота – 19ч. 3м. | Восход – в 5ч.

Продолжительность перехода морем – 6ч.
" " опасн. зоны – 2ч.
" атаки – 1½ч.
" возвращения (оп. з.) – 2ч.

Моменты высокой воды обозначены – △

Выводы

Удобный период длится со вторника до субботы включительно. В понедельник полный прилив слишком рано, в воскресенье – слишком поздно.

Примечание: во вторник больше 6ч. похода должно совершиться при дневном свете. В субботу не остается времени в запасе на случай опоздания.

1) Экспедиция должна совершить переход открытым морем во вторую половину дня (после полудня и вечером).

2) Остановиться на несколько минут в 20 милях от берега Фландрии для высадки излишней команды с брандеров, отдачи буксиров и проверки направления ветра.

3) В это же, приблизительно, время должны начаться первые диверсии — бомбардировка Зеебрюгге и Остенде с воздуха, а вслед за ней—обстрел этих пунктов с мониторов и усиление огня тяжелой артиллерии сухопутного фронта.

4) Во время этих диверсий экспедиция приближается к месту назначения.

5) Со вступлением экспедиции в зону огня германских батарей, выпускаются вперед катера для постановки дымовых завес, для минных атак на суда, стоящие в гавани или выходящие из нея, а также для определения места нахождения всех нужных пунктов.

6) Немедленно по окончании бомбардировки штурмующие суда подходят к молу и высаживают десантные части для атаки батарей мола—главная диверсия.

7) Несколько минут спустя подводные лодки, подойдя под виадук, взрывают его. В то же время моторные катера обстреливают среднюю часть мола из бомбометов.

8) Через 20 минут после момента, назначенного для прибытия к молу судов с десантом, брандеры проходят мимо маяка и устремляются к устью канала, завязывая перестрелку с береговыми батареями, защищающими канал.

9) Придя на место, брандеры затопляются поперек фарватера, а спасательные суда, следовавшие за ними, снимают с них экипажи.

10) В то же время продолжаются всевозможные виды диверсии для увеличения шансов на спасение людей с брандеров.

11) Примерно через час после начала атаки мола все суда должны уходить.

Вице-адмирал Кийс предполагал сначала находиться во время операции на «Виндиктиве», но затем изменил свое намерение, чтобы не быть прикованным к одному месту, решил следить за атакой с эскадренного миноносца «Уорвик», находясь в непосредственной близости к молу.

Как только оборудование специальных судов экспедиции и вообще вся техническая подготовка предприятия были закончены, все корабли и малые суда были сконцентрированы в своих пунктах отправления.

Брандеры и «Виндиктив» из Чатама перешли в Суин-Дип (Swin Deep) — уединенная якорная стоянка, расположенная в 8 милях к югу от Клактона в графстве Эссекс. Суда экспедиции сопровождал старый линейный корабль «Индостан», служивший местом жительства для офицеров и команд экспедиции (сами брандеры и «Виндиктив» благодаря переделкам не могли дать достаточного помещения для личного состава).

Отряд представлял собой очень странное зрелище для морского глаза: «Виндиктив» с его трапами, висящими над бортом, брандеры без мачт с трубами, казавшимися, вследствие этого чрезвычайно толстыми. Лишь один «Индостан» имел внушительный вид среди этой пестрой кампании.

Вскоре подошли в Суин «Ирис» и «Даффодил». Морская пехота была посажена на суда несколько дней спустя. Ей пришлось для этого изрядно постранствовать: сначала ее отправили в один из южных портов, чтобы создать впечатление, что она будет отправлена во Францию; только командный состав знал истину. Ожидавший их транспорт был нагружен запасами, аммуницией и багажом, на который были наклеены ярлыки, помеченные в один из портов Франции.

Транспорт отошел и направился к французскому берегу, но вскоре курс был резко изменен; среди команды немедленно пронесся слух, что курс корабля не на Францию, а какой-то особенный. Любопытство людей было напряжено до крайности, но туманный дождливый день мешал что-либо определить по берегам. После недолгого плавания транспорт остановился и моряки увидели перед собой в тумане «Ирис» и «Даффодил». Отряд был пересажен на эти суда и снова началось путешествие, пока не показалась флотилия странного вида: крейсера без мачт и в том числе один, смахивающий на нечто вроде угольщика. Затем показался «Индостан» — единственный узнаваемый корабль. Прибывшие были размещены частью на последнем, частью—на «Виндиктиве».

В таком неведении весь некомандный состав пробыл до вечера следующего после прибытия дня, когда им было сообщено в какой именно операции они должны будут принять участие. Была также подробно раз'яснена роль и задача «Виндиктива» и других кораблей, а также общий ход операции.

Начался период ожидания, в течение которого продолжались по мере возможности тренировка личного состава и испытания материальной части.

Собственно говоря, экспедицию нельзя еще было считать вполне готовой, хотя суда и были снаряжены, вооружены, уже собрались в Сунне. Требовалось еще произвести испытания машин, выверку компасов, пройти практические стрельбы. Личному составу, кроме того обучения, которое было пройдено в период подготовки, надо было еще напрактиковаться в употреблении различных специальных средств, как-то: опускных трапов, кошек для швартовки у мола и т. д. Но, конечно, действительность ставила определенные границы для практики, которая была бы желательна; нельзя было, например, практиковаться в затоплении брандеров или в приставании к молу, так как последние имелись лишь в оживленных портах, где такие упражнения привлекли бы внимание и содействовали бы раскрытию секрета.

Во время стоянки в Сунне в ожидании благоприятных условий, когда секрет операции сделался известным всему личному составу, были приняты решительные меры против возможности разглашения тайны. Всякие сношения с берегом были воспрещены. Корреспонденция разрешалась, но письма участников сначала задерживались цензурой в ближайшем почтовом отделении, а потом, когда выяснилось, что благодаря неблагоприятной погоде выполнение операции оттягивается, было разрешено посылать так называемые «полевые открытые письма» — с готовым текстом в роде: «Я совершенно здоров», «Я не совсем здоров», «Я получил ваше письмо», «Я не получал вашего письма» и т. д.

Эти письма были хорошо знакомы армейцам, но для моряков они были новинкой и на первых порах доставляли немало развлечения особенно, когда кто нибудь ошибался содержанием открытки и извещал своего адресата о вещах, которых совершенно не имел в виду.

Даже больных не отправляли на берег: им приходилось оставаться в лазарете на «Индостане» до конца операции.

Дух личного состава.

Необходимо отметить, что при всех описанных обстоятельствах добровольческий пыл личного состава не ослабевал. Мы уже говорили о том, что английское командование считало необходимым, чтобы в этой операции участвовали лишь добровольцы. Что бы они не были добровольцами только на половину — так как нельзя было считать добровольцами людей, которые точно не знали, куда они идут,— после сообщения секрета всем было об'явлено, что всякий не желающий принять участие в операции, может остаться до ее окончания в Сунне. «Признавалось, что каждый мог иметь свои честные причины для того, чтобы желать избегнуть риска в столь необычайно высокой степени», причем, чтобы не оказывать хотя бы косвенного давления, было решено даже не спрашивать, каковы эти причины. Так и было об'явлено всему личному составу: всякий, не желавший принять участие в предприятии должен был только сообщить свое имя — и остаться; ни причин, ни каких нибудь об'яснений не требовалось.

Никто не отказался. Напротив: ряд вольнонаемных служащих (напр., буфетчики, официанты и т. д.), которые должны были остаться на «Индостане», выразили желание итти в операцию, были взяты и впоследствии сослужили хорошую службу, работая по оказанию помощи раненым.

Этот дух, царивший среди личного состава, на одном из брандеров («Интрепиде») привел к маленькому «бунту». Как известно уже читателю, 35 человека из состава команды брандеров должны были быть высажены перед вступлением кораблей в опасную зону. И вот, командира «Интрепида» потребовало несколько человек команды. Когда, об'яснив им положение, командир приказал им отправиться по своим местам, один из них ответил: «Есть, сэр, но я и мои товарищи слышали, что некоторые из команды должны будут покинуть корабль по пути к Зеебрюгге. Говорят, что это наша судьба, а мы не хотим уходить». Как командир ни указывал на трудность спасения большого числа людей в столь трудных условиях—«мятежники» были упорны. Он пошел на уступки и согласился оставить несколько человек в качестве запасной артиллерийской прислуги.

Любопытно, что впоследствии этому кораблю «подвезло»: катер, который должен был снять излишних людей не смог подойти к «Интрепиду» благодаря аварии. Весь экипаж полностью дошел до Зеебрюгге и, как это ни удивительно, все были спасены.

Дни ожидания в Суине казались особенно томительными участникам экспедиции еще и потому, что с фронта приходили все более и более серьезные вести. Дело происходило в марте — апреле 1918 года, когда германцы на западном фронте из последних сил наносили союзным армиям удар, которым рассчитывали решить исход войны.

Союзники шаг за шагом уступали свои позиции, и общественное мнение Англии, Франции и Америки нуждалось в каком нибудь успехе, который мог бы поддержать настроение населения. В этом смысле заблокирование Зеебрюгге и Остенде могло бы сослужить в случае успеха большую службу с одной стороны — просто, как безусловно смелый и блестящий набег, а с другой — как средство для парализования деятельности подводных лодок, которая уже сильно давала себя чувствовать в Англии. Но эти же обстоятельства заставляли особенно осторожно подходить к вопросу о выборе благоприятных метеорологических условий, что и служило причиной затяжки.

ГЛАВА IV.

Две первые попытки.

С приближением благоприятного периода приливов, напряжение участников экспедиции возрастало, тем более, что период этот продолжался всего пять дней, а погода не обещала ничего хорошего. Возникали опасения, что экспедиция вступает в полосу бесконечных отсрочек.

Первый день наступившего периода был определенно неблагоприятен: дул свежий ветер, стихший только к утру второго дня.

Сейчас же было отдано приказание приготовиться к походу. Все пришло в движение. Быстро закончили последние приготовления и едва последовал приказ «сниматься», эскадра двинулась в путь, провожаемая приветствиями и пожеланиями остающихся. «Ирис» и «Даффодил» были

высланы вперед с тем расчетом, чтобы «Виндиктив», выйдя в открытое море из полосы прибрежных мелей, мог взять их на буксир, так как машины этих судов были недостаточно надежны для самостоятельного перехода до Зеебрюгге.

Эскадра построилась в кильватерную колонну, имея головным «Виндиктив». Дул легкий ветерок. Море было совершенно спокойно. Оставив позади себя мели, «Виндиктив» взял на буксир «Ирис» и «Даффодил» и эскадра продолжала свой путь к месту рандеву [1]) «А», где должна была состояться встреча с в.-адм. Кийсом и присоединение судов Дуврского отряда. По дороге было встречено несколько коммерческих пароходов.

Подходя к пункту «А» увидели отряд адмирала Кийса с значительным числом малых судов. Соединившись, адмирал Кийс занял место впереди эскадры, держа свой флаг на миноносце «Уорвик». Остальные миноносцы и брандеры подали буксиры моторным катерам.

Приготовления к бою.

Точно в назначенное время суда экспедиции двинулись дальше. Везде шли последние приготовления перед боем. На «Виндиктиве» роздали противогазы и каски, осмотрели ручное оружие. Проверили откидные трапы, изготовили пушки, гаубицы и огнеметы. На случай пожара по палубам раскатали шланги, а в наиболее опасных местах приготовили огнетушители.

В боевой рубке был помещен двойной запас карт, а на случай, если бы все карты были во время боя уничтожены или весь штурманский персонал выведен из строя, на внутренней стенке боевой рубки краской были нанесены обратные курсы, которыми корабль должен был уходить домой.

Пункты «В» и «С» были пройдены точно по расписанию. Ветер становился порывистее. Являлось опасение за выполнимость операции. Наступили сумерки, сменившиеся вскоре темнотою. Ночь была темная. Вдали увидели отдаленный проблеск света справа. Потом еще и еще. Повидимому, это были прожекторы в Остенде. Их лучи поднимались к небу. Каждый взглянул на свое расписание.

«Наши воздушные силы открыли бал» — описывает Карпентер. «Был совершенно ясно слышен грохот орудий.

[1]) Рандеву—место встречи кораблей.

и отчетливо виднелись вспышки выстрелов. Затем к игре присоединился и Зеебрюгге. Ракеты взвивались к небесам и, извиваясь подобно огненным змеям, падали вниз. Орудийный огонь становился все сильнее. Было очевидно, что «65-е Крыло RAF из Дюнкирхена напало на неприятеля согласно плану и бомбардирует его сверху».

В пункте «Д» экспедиция остановилась для высадки излишков экипажей с брандеров. Ветер временно стих, а затем снова задул, но с противоположной стороны.

Едва ли какой либо адмирал был в таком затруднительном положении, чем Кийс в этот момент. Требовалось решение и притом немедленное. Природа операции не допускала задержек. Ветер в этот момент был безнадежно неблагоприятен для употребления дымовых завес, значение которых было в данном случае чрезвычайно, т. к. приближаться к береговым батареям без прикрытия значило итти на чистое избиение. Но с другой стороны, целый ряд соображений был против отмены операции: ветер мог перемениться, большая часть перехода была уже проделана, воздушная операция была в полном ходу, а вслед за нею должна была последовать бомбардировка с мониторов; наконец, эскадру видели встречные коммерческие корабли, между которыми были и нейтральные. Большая часть условий благоприятствовала операции, против нее был только ветер.

Такое стечение благоприятных обстоятельств могло больше не повториться. Было над чем задуматься.

Отмена операции. Адмирал Кийс приказал прервать операцию.

Предаваться разочарованию было некогда. Предстояла трудная задача: колонне из 77 судов (остальные 75 шли отдельно), шедшей без огней среди темной ночи в водах изобиловавших всякими опасностями, нужно было повернуть обратно. «Виндиктив», как головной корабль эскадры сделал сигнал: «курс вест»—и стал ворочать. На минуту огромная компания судов стала «слишком тесной для комфорта»—замечает Карпентер—«и мы интересовались, какое именно судно будет пущено ко дну первым». Но все обошлось сравнительно благополучно.

Однако, все же один из катеров в виду неминуемой опасности столкновения открыл на мгновение свои огни. Тотчас другие суда последовали его примеру и через не-

сколько секунд вся колонна представляла собой «вид с моря на Брайтонскую эспланаду во время венцианского праздника». Немедленно последовал приказ: «долой огни», и все снова погрузились в темноту.

Несмотря на все огорчение участников эта несостоявшаяся попытка имела большое значение для экспедиции, так как позволила практически проверить всю организацию и ее дефекты, а также и качества командиров судов, особенно—катеров. Последними командовали преимущественно офицеры резерва, и кадровое офицерство, видимо, не было склонно доверять их морским качествам. Однако, несколько случаев инициативы, проявленной командирами катеров заставили изменить взгляд. Приведем здесь два из этих случаев.

Во время поворота эскадры один из быстроходных катеров «С. М. В.», столкнувшись с кем-то, получил пробоину в носовой части корпуса. Одна—две минуты и катер пошел бы ко дну, если бы не находчивость его командира: он приказал одному из своих матросов сесть на эту дыру, а затем увеличил ход. Нужно сказать, что на большом ходу носовая часть этих катеров выходит из воды. Поэтому, когда катер развил скорость в 27 узлов (50 километров в час) пробоина очутилась над водой и матрос, исполнявший обязанности пластыря, мог спокойно оставить свой необычный пост. Так как при этом командир катера не желал отделяться от эскадры, которая шла со скоростью 10 узлов, то не имея возможности замедлить хода, кружился вокруг остальных 76 судов до рассвета, пока не достиг своей базы.

У другого «С. М. В.» вскоре после выхода из Лувра испортился мотор. Командовавший им молодой офицер попросил встретившийся тральщик отбуксировать катер обратно в Лувр. Починившись здесь, он через пять часов вышел снова. Ни один из четырех человек, составлявших экипаж этого катера, не имел ни малейшего намерения отказаться от участия в деле, к которому так долго готовились. Было решено итти полным ходом прямо в Зеебрюгге, рассчитывая, благодаря своей скорости, прибыть во время. 60 миль напрямик через сети, мины, мели они покрыли меньше чем в два часа. Когда он приближался к месту назначения, воздушная атака была в разгаре. Светили прожектора, небо пронизывали рвущиеся снаряды

и ракеты. Внезапно из темноты выросли какие то темные силуэты. «Здания впереди!» крикнул один из команды. «Лево на борт и стоп!»—Осмотревшись, узнали Бланкенбергскую башню. Немедленно повернули к Зеебрюгге и через несколько минут были у мола. Здесь, к их удивлению, было спокойно. Не было заметно ни дымовых завес, ни движения на молу. Внезапно катер был обстрелен, вынырнувшим из темноты судном. Увернувшись от огня, командир катера решил, что ему остается только вернуться в Дувр, и катер снова прямым путем помчался обратно. И он прибыл назад в Дувр, совершив полное путешествие в оба конца, раньше чем его сотоварищи, которые шли с главными силами.

Вторая попытка. Снова потянулись дни ожидания. Через некоторое время представился случай еще раз попытать счастье: ветер зашел к северу. Снова последовало приказание выйти. Опять сопровождаемая приветствиями «Индостана» покинула эскадра Суин. Но не прошла эскадра и 20 миль, как ветер засвежал и волна увеличилась настолько, что движение катеров сделалось немыслимым. Операция снова была отложена.

Эскадра опять вернулась в Суин. Итак, первый период совпадения приливов с ночными часами миновал. В ожидании следующего такого же периода были возобновлены упражнения и тренировка. Было решено, пользуясь опытом первых двух попыток, переработать инструкции и приказы.

Возникали опасения, что секретность операции нарушена благодаря тому, что во время двух выходов экспедиции ее видели со многих нейтральных судов и, кроме того, она не могла быть замечена немецкими аэропланами и подводными лодками. Но этим опасениям не придали значения, так как в конце концов решили, что полученные таким путем сведения не могли дать немцам более или менее ясного представления о сущности операции.

Участники экспедиции ждали теперь с нетерпением наступления следующего благоприятного периода, который должен был начаться 22-го апреля.

ГЛАВА V.

Третий выход экспедиции.

Выход. Утром 22-го апреля 1918 года погода была туманная, стоял штиль и море было совершенно спокойно. Вскоре после рассвета поднялся легкий ветерок с севера. Он постепенно усиливался, пока не превратился в ровный устойчивый северный ветер, который вскоре разогнал туман, так что видимость к 8 часам утра была прекрасная. В этот день максимум прилива в Зеебрюгге и Остенде приходился вскоре после полуночи. Для того, чтобы прибыть к этому моменту, экспедиция должна была проделать большую часть перехода открытым морем днем, что было сопряжено с риском быть замеченной дозорами противника—воздушными, надводными и подводными. Таким образом, все условия, кроме видимости, были благоприятны. Адмирал отдал приказание идти по назначению. Срочно были подняты пары и флотилия, провожаемая приветствиями оставшихся, покинула Суин.

Все шло в прежнем порядке. В пункте «А» произошло соединение с Дуврским отрядом, адмирал Кийс на «Уорвике» ушел вперед, приказав «Виндиктиву» вести остальную флотилию, катера и подлодки приняли буксиры и отряд двинулся.

Видимость ухудшилась и густые тучи заволокли небо. От ушедших вперед разведочных судов и мониторов, донесений о встрече с дозорами неприятеля не поступало.

На кораблях шли последние приготовления: устраивались перевязочные пункты, раздавались индивидуальные пакеты, все переодевались в чистое белье, приготовляли оружие, проверяли электрическую проводку, исправность аппаратов для производства дыма и огнеметов и т. п.

Нулевое время. Пункт «А» флотилия покинула на несколько минут раньше срока, пункт «D» она прошла минутой раньше; поэтому изменения «нулевого времени» не последовало, о чем соответствующим сигналом были извещены все суда.

Пройдя пункт «D» флотилия остановилась для высадки излишка людей с брандеров. Здесь то и произошел уже описанный случай с «Интрепидом», когда вся его команда

осталась на нем. Катера и подлодки отдали буксиры и эскадра, перестроившись в «порядок приближения», пошла к пункту «G».

Около этого времени состояние моря и ветер были вполне благоприятны, но начался небольшой дождь, который сильно уменьшил видимость и повлек за собой два неприятных последствия: во-первых, он затянул начало бомбардировки с мониторов, которым трудно было определиться из-за уменьшения видимости; во-вторых, воздушная атака при дожде становилась невозможной, благодаря трудности полета и почти полной невозможности определения места, подлежащего бомбежке.

В пункте «G» отделились брандеры и катера предназначенные для атаки Остенде. Остальной отряд, направился к Зеебрюгге, предшествуемый отрядом миноносцев, задачей которого было уничтожение неприятельских дозорных судов, если бы они встретились. В 22 часа на «Виндиктиве» была дана горячая пища, при чем желающие распределили между собой весь запас рома.

Около 23 ч. 10 м. буксир, на котором «Виндиктив» вел «Ирис» и «Даффодил» лопнул. Из за темноты и скученности судов в отряде останавливаться для заводки нового буксира не стали и «Ирис» и «Даффодил» пошли дальше под своими машинами. По мере подхода к цели отдельные суда, выполняя полученные инструкции, начали отделяться от отряда для выполнения своих задач. Брандеры уменьшили ход с расчетом подойти к молу на 20 минут позже «Виндиктива».

Мониторы открыли огонь с небольшим запозданием (из за дождя), но своевременно закончили свою задачу и затем заняли заранее назначенную позицию для прикрытия отряда во время отступления.

Когда флотилия миновала Бланкенбергский буй, который к удивлению англичан оказался на своем месте и при этом был освещен, немцы, видимо, заметили, что происходит нечто большее, чем простая очередная бомбардировка, с берега началась стрельба осветительными снарядами и забегали лучи прожекторов. Это было весьма на руку англичанам, так как облегчало им ориентировку. Ни одного немецкого судна встречено не было; видимо, немцы вполне надеялись на свои минные заграждения.

Дымовая завеса. К югу от флотилии катера поставили дымовую завесу; в этом направлении теперь были видны лишь отблески прожекторов да вспышки орудийных выстрелов, которые становились все чаще. Очевидно, быстроходные катера ворвались в гавань Зеебрюгге для минных атак неприятельских судов, стоявших у мола.

Ветер совершенно утих, а дождь пошел сильнее.

На «Виндиктиве» все стали по своим местам по боевому расписанию. Орудия изготовились к стрельбе, но огня было приказано не открывать до тех пор, пока немцы не заметят присутствие самого «Виндиктива». Ракетчики — наготове с осветительными ракетами для освещения мола. Десантные части—под броневой палубой в ожидании приказа начать штурм. «Канатная [1]) партия» — на баке для отдачи якоря. В боевой рубке — первый лейтенант Роземанн, готовый сменить командира, если он будет выведен из строя, и рулевой старшина — у штурвала.

Сам командир «Виндиктива», капитан Карпентер, управлял кораблем из рубки для огнемета, которая помещалась на левом крыле мостика, что позволяло ему видеть левый борт, которым «Виндиктив» должен был пристать к молу.

В назначенный момент «Виндиктив» повернул по направлению, в котором предполагался мол, и почти тотчас же вошел в полосу дымовой завесы, так как в е т е р п е р е м е н и л н а п р а в л е н и е и з а д у л с б е р е г а, т. е. в направлении диаметрально противоположном тому, на котором был построен план употребления дымовых завес.

ГЛАВА VI.

Атака мола.

За несколько минут перед тем, как «Виндиктив» должен был сделать свой последний поворот, перед подходом к молу, дымовая завеса, которую ветер гнал теперь в море, внезапно рассеялась и прямо перед собой на расстоянии 250 метров англичане увидели длинную темную гряду, в которой узнали мол с маяком на его оконечности. Корабль направлялся прямо на то место, где должна была нахо-

[1]) Канатом называется якорная цепь.

диться германская шестиорудийная батарея. Следует отдать должное английским штурманам: точность плавания в столь трудных условиях — удивительная. Тотчас же был изменен курс к юго-западу и увеличен ход до полного.

Начало боя.

Германская батарея немедленно открыла огонь, орудия «Виндиктива» ответили тем же. Корабль проходил в 200 метрах от крайнего к востоку орудия и в 50 — от западного. На таком расстоянии орудия промахнуться не могли и хотя через пять минут «Виндиктив» был вплотную у мола, тем не менее успел получить многочисленные, хотя и не опасные, повреждения и понести значительные потери в людях. Грохот стоял оглушительный и пламя от выстрелов орудий мола, казалось, достигало корабля.

Когда уже после операции одного из артиллеристов спросили, на каких дистанциях приходилось стрелять, он ответил, что его орудие открыло огонь с дистанции около 200 ярд (180 метров) и продолжало стрелять пока не стало совсем близко. На вопрос: «Как близко?» — он ответил: «Считая от дула орудия, нужно сказать, было около трех фут!»....

Особенно сильно пострадали от неприятельского огня верхние части корабля: палуба, надстройки на ней, трубы, рубки и т. д. Но самым существенным являлось повреждение трапов: часть из них была сбита вовсе, часть приведена в полную негодность. Годных к употреблению осталось только четыре.

Несколько снарядов проникло также и внутрь корабля. Двумя снарядами была выведена из действия носовая гаубица.

Очень серьезны были потери в личном составе. Десант не пострадал, так как находился внизу под защитой брони, но командный состав десантных частей, находившийся на верхней палубе, сильно пострадал. Одним из первых погиб начальник десанта капитан Галаган; его помощник командир Эдварс был тяжело ранен; также были убиты начальник морской пехоты полковник Эллиот и его помощник майор Корднер. Гибель стольких начальников была большим ударом для экспедиции, так как вносила значительную дезорганизацию.

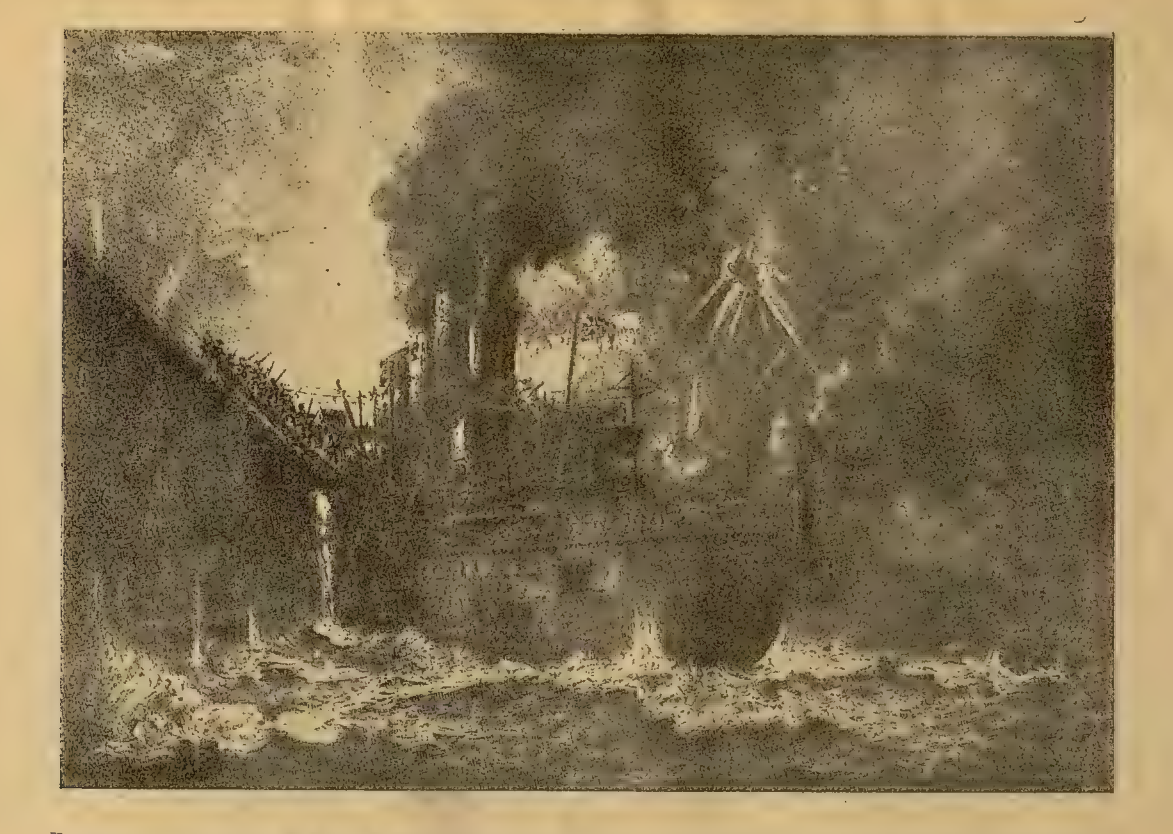
Действия «Виндиктива».

В 24 часа 1 минуту (на одну минуту позже назначенного срока!) «Виндиктив» подошел к стенке мола, швартуясь с 16 узлового хода. Машинам был дан «полный назад», и корабль навалил на стенку. Толчек, смягченный огромным боковым кранцем, был не очень силен.

По плану операции «Виндиктив» должен был пристать к молу метрах в 60 от крайнего к западу орудия шести-орудийной батареи. В грохоте боя, при перемежающихся ярком свете и полной темноте, при непрекращающемся дожде очень трудно было определить это место, тем более, что никто из участников операции никогда не видал мола в натуре. Осмотревшись убедились, что «Виндиктив» стоит западнее выбранного места. Был дан ход назад, и корабль течением и машинами быстро передвинулся к востоку. По силуэту большого здания, в котором узнали пакгауз № 3 (крайний), решили задержаться против него, тем более, что медлить было нельзя. Попытка отдать правый якорь не удалась. Впоследствии оказалось, что два снаряда, проникшие под бак уничтожили всю «канатную партию». Лейт. Роземан бросился вниз и, собрав людей, отдал левый якорь (правый чем то зажало и он не падал).

Вытравили 50 сажен каната. Корабль медленно покатился в сторону от стенки. Руль был положен «лево на борт», нос подошел вплотную к молу, корму отбросило так, что трапы не могли достать до стены. С рулем поставленным прямо он стал параллельно стенке, но трапы опять не доставали. При перекладке руля на право корабль снова отошел от мола.... Помощь «Даффодила» была необходима.

Когда лопнул буксир, «Ирис» и «Даффодил» немного отстали от «Виндиктива». «Ирис» появился первым. Подойдя к молу вслед за «Виндиктивом», он встал метрах в 100 впереди него, как это следовало по плану. Вслед за «Ирисом», после пяти-минутных тщетных попыток «Виндиктива» занять требуемое положение, из темноты вынырнул «Даффодил», который на всех парах устремился перпендикулярно к борту «Виндиктива». Упершись в него носом, он быстро прижал корабль к молу; тотчас два передние трапа достигли стенки и были опущены на нее. Ни один из остальных трапов не мог быть использован. Штурм мола начался.



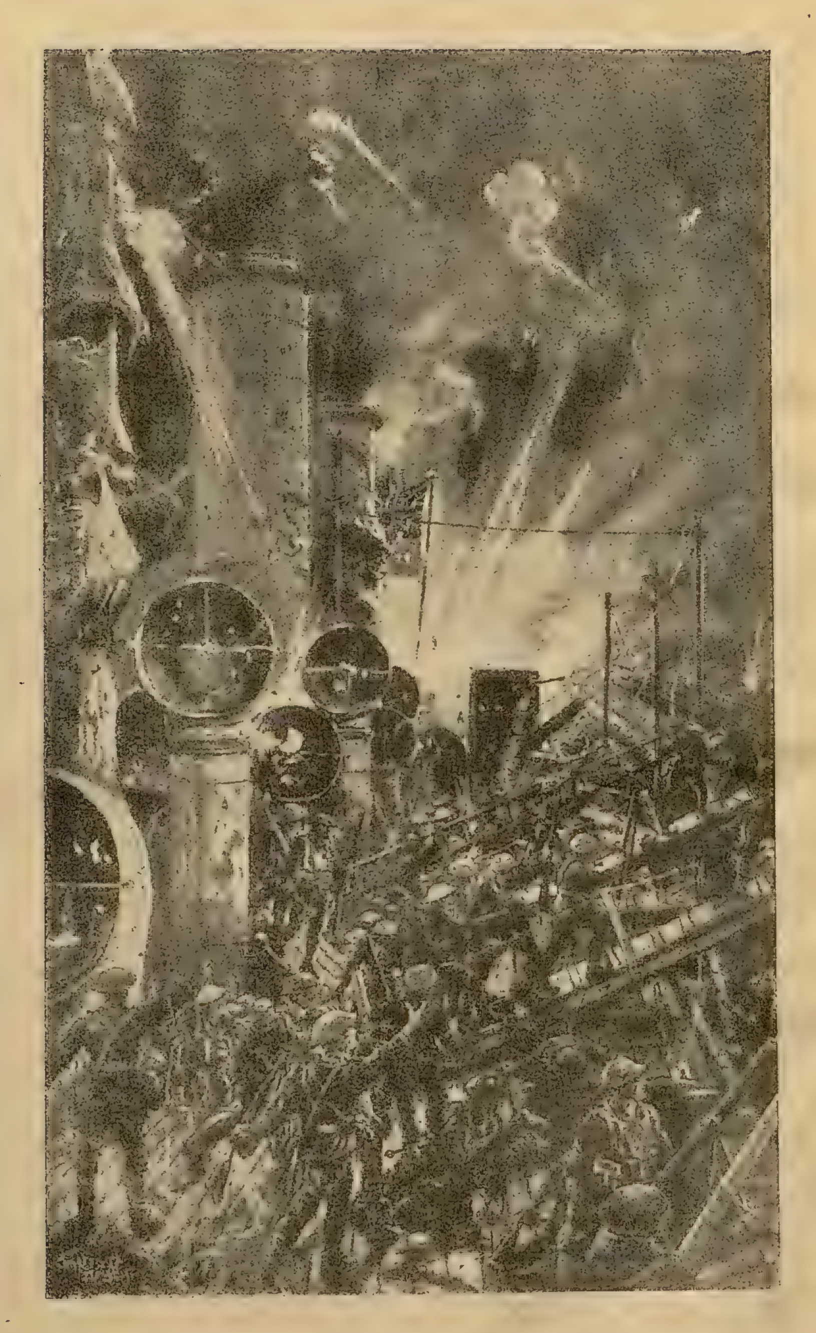
«Виндиктив» подошел к молу и спускает трапы, по которым десант устремляется на мол. «Дафодил», появившись из мглы, упирается в борт «Виндиктива» и прижимает его к стенке.

Бомбометы уже начали свою работу, обстреливая район мола против корабля. Огнеметы, которые своим пламенем должны были освещать мол, были уже повреждены и не действовали. У одного была перебита труба, подававшая нефть из резервуара, причем жидкость разлившись по палубе, угрожала страшным пожаром, если бы она вспыхнула; у другого огнемета было сбито воспламеняющее приспособление и он превратился в «нефтемет», вместо того, чтобы выбрасывать пламя.

Едва трапы легли на стенку, отряд моряков под командой лейт.-коммандера Адамса, бросился по ним на мол. Нелегкая задача была пробежать по этим трапам и пронести все необходимое: была волна, корабль качался, с ним раскачивались и трапы, а их концы, опиравшиеся о стенки ходили на ней взад и вперед. За отрядом Адамса последовали остальные моряки с уцелевшими офицерами во главе, а затем и морская пехота. Тем временем команда «Виндиктива» пыталась ошвартоваться при помощи кошек. Несколько матросов, выбравшись на стенку, пытались втащить туда тяжелые кошки, но это удавалось с трудом из за их тяжести и качки корабля. На мгновенье удалось было зацепить переднюю кошку за парапет, но «Виндиктив» качнулся, и она, вырвав кусок облицовки, упала вместе с ним в воду.

Когда выяснилось, что кошки помочь не могут, не оставалось ничего другого, как приказать «Даффодилу» прижимать «Виндиктив» к молу до самого конца атаки. И «Даффодил» в течение всей операции у мола в продолжении часа и пяти минут выполнял эту задачу. Бывшие на нем подрывные партии не могли высадиться на мол; лишь несколько человек, вскарабкавшись на борт «Виндиктива», побывали на молу, но задача подрывных партий осталась невыполненной.

Стоя у мола под защитой стенки, «Виндиктив» был в относительной безопасности от артиллерийского огня, который не мог причинить серьезных повреждений жизненным частям судна. Однако, существовала опасность со стороны моря в виде минных атак быстроходных германских катеров, базировавшихся на Бланкенберг. От этой гавани до Зеебрюгге они могли дойти за какие нибудь пять минут и, разумеется, отразить их атаку, находясь в том положении, в котором был «Виндиктив», было бы не-



Палуба «Виндиктива» в момент начала атаки мола.

возможно. Для предотвращения такой атаки к Бланкенбергу был выслан специальный отряд английских катеров и, вероятно, их действиям «Виндиктив» обязан тем, что за все время атаки ни один из германских катеров не появлялся.

Орудиям, стоявшим на марсе, была дана задача обстреливать обе батареи мола—как трехорудийную тяжелую, так и шестиорудийную. Это они и начали выполнять с большим успехом, но вскоре была замечена еще одна цель: это был германский эскадренный миноносец, ошвартовившийся у внутренней стенки мола, как раз против того места, где стал «Виндиктив». Огонь орудий боевого марса был направлен на этот миноносец и с мостика видели, как пробивались надстройки этого миноносца. Снаряд, попавший прямо в боевой марс прервал работу доблестных его обитателей: из 9 человек семь, с командиром этой батарейки лейтенантом Ригби во главе, были убиты, а два остальные ранены; одно из орудий было разбито. Один из оставшихся в живых сержант Финч, несмотря на свои раны, выбрался как-то из под обломков и продолжал стрельбу до тех пор, пока второй снаряд не разрушил окончательно весь боевой марс, причинив Финчу новые ранения.

Из гаубиц одна (носовая) была выведена из действия в самом начале атаки, вторая—повреждена, а третья —11-ти дюймовая—действовала очень хорошо, несмотря на все трудности обращения с ее тяжелыми снарядами в неприспособленной для этого обстановке.

Назначение гаубиц во время стоянки у мола было отстреливаться от береговых батарей, т. к. морские пушки в этом случае были неприменимы.

Нужно упомянуть еще о «пиротехнической партии», как она называлась в экспедиции. Помимо освещения мола ракетами на эту партию была возложена обязанность после прибытия «Виндиктива» к молу помочь брандерам определить местонахождение оконечности мола, которую они должны были обогнуть. С этой целью на «Виндиктиве» был установлен специальный ракетный станок, направленный так, что ракеты должны были рваться позади маяка, чтобы приближающиеся брандеры отчетливо видели его силуэт на освещенном фоне.

Через несколько минут после начала атаки, к западу поднялся громадный столб пламени сильного взрыва. Видевшие его оценивали высоту этого столба на глаз — по меньшей мере в милю. Забавно было то, что при этом грохота взрыва не было слышно, настолько чудовищен был шум вблизи самого «Виндиктива». Без затруднения все участники операции определили в этом взрыве работу подлодок. Подробности об этом будут приведены ниже.

Около пятнадцати минут первого были замечены брандеры, подходившие к молу; еще через несколько минут были видны их смутные очертания в тот момент, когда они огибали маяк на своем пути к устью канала. Больше о судьбе брандеров на «Виндиктиве» не знали ничего до возвращения в Дувр.

Теперь перед десантом оставалась задача продолжать диверсию до тех пор, пока не будет достаточно уверенности в том, что брандеры успели затопиться, а их команды—спастись, и кроме того надо было проделать работу по взрыванию различных сооружений на молу.

Около половины первого атака была в полном ходу и, хотя надстройки корабля беспрестанно пробивались снарядами и грохот не утихал, все же можно было сказать, что результаты у нее определились. Поэтому капитан Карпентер счел в это время возможным спуститься вниз, чтобы посмотреть, что там творится.

Вдоль батарейной [1]) палубы было устроено несколько перевязочных пунктов. Главные из них помещались в кают-кампании и лазарете. Раненые лились вниз непрерывным потоком по всем уцелевшим трапам. Каждый клочек палубы был занят ими. Те из них, которые имели достаточно сил, жадно ловили все новости, приходившие сверху. Состояние людей, заключенных в недрах корабля во время боя, понять не трудно: они каждую минуту могут ожидать гибели, так как обычно им неизвестно, как идут дела. Сюда относятся машинная и кочегарная команды, сюда же можно причислить и раненых.

Наверху в этот период изменений положения корабля не было: попрежнему стоял оглушительный грохот, в над-

---

[1]) Батарейной—называется палуба следующая под верхней, т. к. на ней обыкновенно устанавливается артиллерия (чаще всего противоминная).

стройки корабля каждые несколько минут продолжали попадать снаряды, в воздухе носились отбитые куски дымовых труб и вентиляторов. «Виндиктив» все продолжал удерживаться у стенки с помощью «Даффодила», от участи которого зависела теперь судьба высадившегося на мол десанта: погибни «Даффодил»—и вряд ли кому нибудь из высадившихся удалось бы вернуться на «Виндиктив».

ГЛАВА VII.

Бой на молу. Действия «Ириса» и подлодок.

Ирис подошел к молу вскоре после «Виндиктива» и около 0 ч. 15 м. отдал якорь метрах в 100 к западу от последнего. Волнение, которое раскачивало и «Виндинтив», «Ириса» швыряло, как пробку и ошвартовить с помощью кошек было чрезвычайно трудно. После нескольких неудачных попыток зацепиться этими кошками за вершину стены, один из офицеров десанта, лейтенант Хаукинс, приказал нескольким человекам поднять длинную штурмовую лестницу, несколько наклонив ее в сторону стены и затем влез по ней и перепрыгнул на парапет. Лестница коснулась при этом стенки и разлетелась в куски. Хаукинс сел на парапет и попытался было закрепить кошку, но в это время кто-то, видимо, напал на него: видели как он защищался при помощи револьвера и затем был убит.

Его немедленно сменил лейтенант-коммандер Брадфорд, начальник десантного отряда находившегося на «Ирисе». Он вскарабкался на корабельную грузовую стрелу [1]), на которой висела швартовная кошка и которая выдавалась за борт судна, обращенный к берегу. С каждым качанием судна стрела эта ударялась о стенку мола и уже из за одного этого поступок Брадфорда был крайне рискован. Выждав удобный момент, Брадфорд перескочил на мол, захватив с собой кошку. Он закрепил эту кошку, но сам был тотчас вслед за тем убит или ранен пулеметным огнем, а тело его упало между кораблем и стенкой.

[1]) Стрела — подвижное наклонное бревно, с помощью которого подымаются грузы.

Якорь закрепленный Брадфордом был сбит или сорвался и «Ирис» быстро отвалил от стенки. Тогда его командир, Джибс, видя, что из швартовки к стенке у него ничего не выйдет, решил подойти к «Виндиктиву» и высадить людей через него. Поэтому он приказал стравить весь якорный канат и затем, обойдя вокруг кормы «Даффодила», подошел к борту «Виндиктива»; на все это у«Ириса» ушло около получаса, т. е. было уже около 0 ч. 55 м. Всего лишь несколько человек успело выкарабкаться с него на «Виндиктив», как был отдан приказ об отступлении. «Ирис» тотчас отошел от «Виндиктива« и направился на север. Едва он развернулся, как попал под обстрел какой-то батареи. В него попало пять больших снарядов. Была разбита рубка на левом крыле мостика и возник пожар на верхней палубе. Командир «Ириса» Джибс был смертельно ранен; командир отряда морской пехоты майор Игль— убит. Было убито и ранено еще много людей и разрушения на «Ирисе» были велики.

На »Виндиктиве» думали, что он погиб, так как он внезапно скрылся в клубах дыма и пламени.

В действительности в этот момент была выпущена дымовая завеса, как с самого «Ириса», так и с вертевшегося тут же одного из «Си-эм-би», эта завеса, можно считать, и послужила причиной спасения «Ириса».

Действия десанта. Что касается действий десантных частей на самом молу, то судя по описанию Карпентера, они превратились в ряд разрозненных схваток, хотя он и говорит, что части выходили на мол в большом порядке. Вкратце они развивались так: первым, как мы уже упоминали, вывел на мол моряков лейт-коммандер Адамс. Выбравшись на парапет, они бросились влево и, наткнувшись на наблюдательный пункт, забросали его гранатами. После этого Адамс вернулся обратно к «Виндиктиву», команда которого в это время пыталась ошвартовать корабль при помощи кошек. Затем он снова бросился к востоку и обнаружил германские пулеметы, бившие из окопов по парапету.

Эти окопы, обнесенные проволочным заграждением, находились между «Виндиктивом» и трех орудийной батареей мола. Англичане атаковали их ручными гранатами. Они несли в это время большие потери, как от атакован-

ных ими пулеметов, так и от огня миноносца, стоявшего у внутренней стенки.

Лейт.-коммандер Гаррисон, оставшийся старшим из офицеров десанта после смерти Галагана, получил в самом начале атаки ранение в голову с переломом челюсти и потерял сознание. Очнувшись, он бросился по трапу на парапет, принял командование над моряками и вернул Адамса за подкреплением. Вслед затем он был убит, ведя в атаку своих людей на пулеметные гнезда.

«Атака Гаррисона на верную смерть через этот узкий трап была достойным завершением большому числу атак, в которые он, как первоклассный форвард, не раз ходил на футбольном поле»—делает характерное для англичанина замечание Карпентер по поводу смерти Гаррисона.

Последовавшие за моряками морские пехотинцы разбились на отдельные партии: одна из них заставила замолчать германскую часть, занимавшую позицию у пакгауза № 2 (см. план); другая—прикрывала тыл десанта от нападения с запада; она же произвела атаку на германский миноносец, стоявший у стенки; наконец, третья часть вместе с моряками пошла в наступление на окопы, прикрывавшие батареи. Из описания боя на молу Карпентера невозможно установить каковы были материальные результаты действий десанта; нужно думать все же, что атаки англичан на окопы мола не увенчались успехом. Также трудно установить количество людей, побывавших на молу. Карпентер не берется сказать даже, какие из десантных частей там были, но утверждает, что число их было велико и диверсия имела определенный успех. Со вторым утверждением нельзя не согласиться, но по поводу первого, в виду его неопределенности («много» — понятие относительное), мы должны сказать, что немцы оценивали число высадившихся в 40 человек [1]) (!), что, конечно, явно преуменьшено.

Но, повторяем, диверсия безусловно была успешна, так как главная цель ее была выполнена; внимание немцев отвлечено, брандеры прошли не обстреливаемые батареями мола.

---

[1]) Адм. Шеер (б. командующий германским флотом открытого моря)—«Флот Открытого Моря в годы войны».

Мы далеки, конечно, от мысли критиковать действия англичан на молу. Стоит только представить себе картину боя, чтобы признать, что выше человеческих сил было поддерживать сколько-нибудь планомерное развитие действий среди ада, который творился на молу во время атаки. Действительно, люди выбегали с корабля по танцующим трапам на парапет, совершенно открытый обстрелу с мола, неся с собой лестницы, ручные бомбы, пулеметы, огнеметы и т. д.; поставив лестницы, они со всем этим должны были под огнем спускаться вниз; от того, что при этом приходилось подставлять спину неприятелю, легче, разумеется, не было. Дальше, нужно было драться в незнакомой обстановке с трудом отличая врага от своих, при ослепляющем свете прожекторов и осветительных снарядов, перемежающемся с моментами полной темноты.

К этому надо прибавить, что с момента прибытия «Виндиктива», мол против места стоянки корабля был под жестоким обстрелом береговых батарей.

Карпентер предполагает, что это были 12-ти дюймовая батарея «Кайзера Вильгельма» и 9,4 дюймовая батарея «Гебена», находившиеся на расстоянии прямого выстрела от этого места. Они били по молу не обращая внимания на вред, причиняемый своим же постройкам, и на опасность для своих людей (что, конечно, совершенно правильно, т. к. отражение врага — это самая главная задача, все остальное должно быть на втором плане).

Понятно, что при подобных условиях неизбежна была дезорганизация, и потому нужно сказать, что если атака англичан и не имела полного успеха, то это значит только, что его нельзя было иметь.

Если трудно было попасть на мол, то нелегко было и возвращаться и особенно вынести по вертикально стоящим лестницам под непрерывным орудийным и пулеметным огнем тела убитых и раненых. И тем не менее, число оставленных на молу и убитых и раненых вместе не превышало двенадцати (по немецким сведениям найдено — 12 убитых, в том числе один офицер).

Работа подлодок C1 и C3.

Чтобы закончить все, что относилось к атаке на мол, нужно еще остановиться на взрыве железнодорожного моста (виадука). Значение и роль этого взрыва мы выяснили уже при разборе плана операции. Предназначенные для этой

цели две старые подлодки C1 и C3 находились под командой лейтенантов—первая — Ньюболда, вторая — Санфорда. Кроме них на каждой лодке было еще по одному офицеру и по четыре матроса.

Обе лодки были снабжены специальными направляющими приборами, которые не давали судну уклониться от заданного курса и, таким образом, позволили бы команде оставить лодки прежде достижения виадука.

В качестве спасательных средств для команды, лодки были снабжены маленькими моторными шлюпками и специальными лестницами, по которым можно было бы взобраться на виадук и спасаться этим путем, прежде чем произойдет взрыв.

Пройдя пункт G подлодки отдали свои буксиры и пошли самостоятельно. Подлодка C1 так сильно замешкалась при отдаче буксира, что командир ее должен был отказаться от мысли продолжать путь к виадуку, чтобы не стеснить C3.

Последняя же, после отдачи буксира, ушла заранее намеченным курсом и через несколько минут после полуночи ее командир увидел слева от себя фермы железнодорожного места отчетливо выделявшиеся на ярко освещенном фоне прожекторных лучей и осветительных снарядов.

Тотчас курс был изменен на 90° влево. Сандфорд пренебрег направляющим прибором и повел лодку сам. Через несколько минут лодка вкатилась под виадук со скоростью 10 узлов и, ударившись о ферму, застряла между ее двумя вертикальными балками в 15 метрах от северного конца виадука.

Немедленно вслед за тем на мосту появилось несколько немцев, которые приблизившись вплотную, открыли по подлодке пулеметный огонь. Команда спустила шлюпку и Сандфорд приказал рассаживаться; затем, включив механизм взрывателя, спрыгнул и сам в шлюпку и . . . оказалось, что шлюпка не имеет ходу, так как сломался винт. Тогда пустили в ход весла, приготовленные на такой случай. Как только шлюпка отделилась от виадука, она попала под обстрел и с берега и с виадука, при чем на нее был направлен прожектор. Сандфорд, его помощник и один из матросов были ранены, шлюпка получила многочислен-

ные попадания и от затопления ее спасала лишь моторная помпа, которая работала и быстро откачивала воду.

Шлюпка была метрах в 250 от виадука, когда раздался взрыв. Неприятельские прожектора погасли и обстрел прекратился. Несколько минут спустя Сандфорда и его товарищей подобрал паровой катер, находившийся под командой капит.-лейт. Сандфорда, брата командира подлодки, предназначенный специально для спасения экипажей подлодок.

С катера спасенные были переданы на эскадренный миноносец «Феб», где им пришлось еще раз в течение этой ночи подвергнуться смертельной опасности.

Впоследствии англичане имели сведения, что части немецкого корпуса велосипедистов, были высланы на подкрепление гарнизона мола; не зная о взрыве виадука многие из них с полного хода сорвались вниз.

ГЛАВА VIII.

Действия катеров и миноносцев.

Задачами малых судов—миноносцев и катеров являлись: постановка дымовых завес, торпедирование немецких судов в гавани и несение дозорной службы.

Завесы должны были быть образованы:

1) между берегом и путем движения главных сил экспедиции,

2) по фронту береговых батарей Зеебрюгге (дополнительно),

3) у Бланкенберга для затруднения выхода в море германских быстроходных катеров,

4) вплотную у мола для того, чтобы «затуманить» шестиорудийную батарею на его оконечности. Постановка этих дымовых завес была возложена на быстроходные моторные катера типа «С.М.В.» и моторные катера типа «M. L.».

Быстроходный мотор «С.М.В. 16» (будем для краткости называть эти катера просто «С.М.В.») был назначен к постановке завесы у Бланкенберга. Из за временной неисправности моторов и неуверенности в своем положении

до исправления повреждений он шел вместе с «Виндиктивом» вплоть до мола, который заметил лишь метрах в 30. Тогда он повернул к Бланкенбергу, дал полный ход и быстро очутился у входа в гавань, где немедленно и был обстрелян 4-хорудийной батареей.

Поставив завесу катер оставался там до конца операции все время возобновляя завесу. В подобном же духе действовали и остальные »С.М.В.». Из них можно отметить еще опасную работу катеров «С.М.В. 22» и «23», которые ставили завесы у батарей мола, проносясь чуть чуть не под самыми дулами орудий.

Два «С.М.В.» № 5 и № 7 до прибытия «Виндиктива» к молу должны были произвести минные атаки на германские суда, стоявшие в гавани. На походе в тумане они быстро потеряли друг друга и действовали самостоятельно.

«С.М.В.7» открыл мол на расстоянии 150 метров, срезал вплотную оконечность мола и пролетел вдоль линии бона и сетей почти до берега. Осмотревшись, увидел у мола миноносец, бросился на него, пустил в него мину и остановился, чтобы определить результат. Мина, по его наблюдению, взорвалась близ переднего мостика миноносца, но дальнейших результатов он не разглядел, так как был обстрелен береговой батареей и пулеметами с мола и со стоявшей близ входа в канал землечерпалки. У «С.М.В.7» была еще задача—постановка завес. Но приступив к ней, он с полного хода наскочил на неосвещенный буй и получил пробоину у форштевня, после чего решил большим ходом итти домой. Однако, повреждение мотора лишило его возможности двигаться и грозило гибелью, так как пробоина была под водой. По счастью на этот катер наткнулся один из эскадренных миноносцев, который взял его на буксир и доставил в Дувр.

Другой катер «С.М.В.5», подойдя к Зеебрюгге, увидел мол в 50 метрах. Обогнув маяк, он заметил германский эскадренный миноносец, который направлялся к северо-востоку. «С.М.В.5» увеличил ход с целью его атаковать, но сейчас же сам был замечен и освещен прожектором. Приблизившись к миноносцу, катер пустил в него мину, которая попала в переднюю часть корабля. После этого «С.М.В.5» был принужден спасаться от перекрестного огня с мола и с берега и дальнейшая судьба атакованного ми-



Быстроходные катера типа «С. М. В.» и «М. L.» выпускают дымовые завесы.

носца осталась для него неизвестной. В дальнейшем катер поддерживал дымовые завесы восточнее мола.

Три «С.М.В.» №№ 21, 25 и 26 обстреливали из бомбометов аэробазу на молу, причем сами получили много попаданий, а одному пришлось даже на некоторое время застопорить машину, находясь в 50 метрах от мола. «С.М.В.» ждал, пока брандеры не прошли мимо мола, направляясь в канал, а затем бросился в гавань и пустил мину в корабль стоявший у стоянки мола. Мина взорвалась, но результаты взрыва остались неизвестны из-за темноты.

О работе катеров «С.М.В.», назначенных состоять при брандерах, будет сказано ниже.

Моторные катера типа «M.L.» частью тоже ставили дымовые завесы, частью были назначены для спасения команд брандеров.

«M.L. 558» оказал ценную услугу брандерам, найдя мол и указав им его местоположение; он же указал путь к виадуку паровому катеру, шедшему спасать людей с подлодок.

Два катера «M.L 424» и «M.L 110»—погибли.

Непосредственно в главной операции принимало участие одиннадцать эскадренных миноносцев; остальные были использованы в качестве дальнего дозора и прикрытия мониторов.

На одном из этих одиннадцати миноносцев — «Уорвик» держал свой флаг вице адмирал Кийс; вместе с ним находился начальник флотилии миноносцев капитан Томкинсон. «Уорвик» держался во время операции вблизи маяка на оконечности мола, как в наиболее центральном месте, откуда адмирал мог наблюдать за всей операцией и оказывать помощь по мере потребности.

Два других эскадренных миноносца «Феб» и «Норд-Стар» были назначены вместе с «Уорвиком» в дозор близ маяка. На их обязанности лежало, во-первых, прикрытие штурмующих кораблей от атак германских минных катеров или миноносцев, а, во вторых,—помощь катерам в постановке дымовых завес, если бы таковая потребовалась. С подходом «Виндиктива» к молу они начали патрулировать, часто попадая под огонь. Дымовая завеса, в полосу которой они то и дело попадали, затрудняла им

поддержание связи между собою, так что они вскоре разделились.

«Норд-Стар», отделившись от других, не мог определить своего места. Встретившись с каким то неприятельским судном, с которым обменялся безрезультатными минными выстрелами, и тотчас же потеряв его из виду, «Норд-Стар» наконец увидел себя вблизи берега к востоку от мола. Круто отвернув, увидели брандеры, устремившиеся в канал, и мол к северу от себя. У мола виднелся германский корабль, в который немедленно же была пущена мина. В это время прожектора нащупали «Норд-Стар» и батареи открыли по нему огонь. «Норд-Стар» двинулся к выходу из гавани и, проходя мол, пустил еще три мины в суда стоявшие вдоль него. Результатов не было видно. Когда «Норд-Стар» уже поравнялся с маяком, он получил несколько попаданий в машинный и котельный отсеки, потерял ход, оставшись без движения.

Эск. мин. «Феб», потеряв в тумане товарищей, держал согласно инструкции дозор в стороне от маяка. Вскоре он встретил паровой катер с людьми спасенными с подводной лодки «С3», которых и принял к себе, продолжая затем нести дозор, пока не заметил эск. миноносец «Норд-Стар», стоящий без движения, освещенный прожекторами и поражаемый неприятельской артиллерией. «Феб» немедленно выпустил дымовую завесу и подойдя к «Норд-Стар» взял его на буксир. Но вскоре буксир лопнул, завесу отнесло ветром, и оба корабля попали под сильнейший огонь неприятеля, получив много попаданий. Снова был подан буксир, но и на этот раз неудачно: буксир был перебит снарядами; при этом на «Фебе» осколком снаряда повредило сирену и она наполнила воздух своим пронзительным воем, помогая неприятелю определить место нахождене корабля. Тогда было решено снять с «Норд-Стар» людей, а корабль затопить, чтобы он не попал в руки неприятеля. Это было выполнено под прикрытием вновь выпущенной дымовой завесы шлюпками обоих миноносцев.

Однако, «Феб» не терял надежды, еще раз выпустив завесу, он подошел к борту «Норд-Стар», на котором еще оставался его командир и несколько человек команды, снова подавшие концы на «Феб». Но в это время «Норд-Стар», получивший уже много попаданий, начал погру-

жаться, почему убедились в необходимости покинуть корабль. Отойдя от «Норд-Стар» увидели, что на нем остался еще один человек. Вернулись обратно и сняли его. После этого было решено пустить «Норд-Стар» ко дну, но, отойдя, тотчас потеряли его из виду в тумане.

Борьба за спасение «Норд-Стар» продолжалась 45 минут на расстоянии прямого выстрела германских батарей и «Феб» сам получил значительные повреждения.

Остальные восемь эскадренных миноносцев несли дозор к северу от Зеебрюгге без особых случаев.

ГЛАВА VIII.

Действия брандеров.

Как уже упоминалось, брандеры, пройдя пункт «G», уменьшили ход с целью выпустить вперед «Виндиктив» и дать ему время начать диверсию.

Брандеры шли в кильватерной колонне: головным был «Тетис» (командир—коммандор Снейд), за ним «Интрепид» (лейт. Бонам-Картер) и «Ифигения» (лейт. Бильярд-Лэк).

Управление каждым из брандеров могло производиться из трех постов; каждый из этих постов был полностью укомплектован личным составам, так что в случае уничтожения одного поста управление кораблем без всяких задержек могло быть перенесено в другой.

Орудийная прислуга стояла в готовности по местам для отражения атак неприятельских судов и для борьбы с береговыми батареями неприятеля во время прорыва.

Около полуночи услышали гул тяжелых орудий где то близко, но ничего не было видно сквозь густую пелену завесы, которая медленно подвигалась в море.

В 0 ч. 20 м. прямо перед собою увидели мол, освещенный ракетами с «Виндиктива», в этот же момент брандеры были окликнуты с «M. L. 558», который показал им направление на маяк.

«Тетис» увеличил ход до полного и, обогнув маяк, правил на южную оконечность баржевого бона. На него был направлен сильный огонь нескольких орудий 6-орудийной батареи мола. Сколько можно было заметить, тяжелая батарея мола не стреляла. Артиллерия «Тетиса»

открыла огонь по маяку, где предполагался сигнально-наблюдательный пункт, и по крайней к югу барже бона; последняя быстро пошла ко дну. В это время «Тетис« благодаря течению, уклонился немного к востоку и прошел через сетевое заграждение между его двумя крайними к северу буями; при этом он сорвал часть сетей и намотал их себе на винты так, что машины остановились как раз в ту минуту, когда стали видны входные дамбы канала. К этому времени немцы, наконец, повидимому, разобрались в истинном смысле операции и направили на «Тетис» жестокий огонь, на который он отвечал из своих 6'' орудий. Двигаясь по инерции в 300 метрах от устья канала, «Тетис» сел на мель. Шансов пробиться в устье канала, казалось уже не было. Брандер получал все новые и новые попадания; в нескольких местах на нем возникли пожары. Он принял на себя главный удар неприятельской артиллерии в то время, как два остальные брандера прошли сравнительно неповрежденными. Ему оставалось теперь только содействовать «Интрепиду» и «Ифигении» в выполнении их задачи.

Был сделан заранее условленный сигнал, по которому «Интрепид», а за ним и «Ифигения» прошли вплотную мимо «Тетис» направляясь в канал; этот сигнал оказал им значительную помощь в определении нужного направления. Пропустив их мимо себя, коммандер Снейд приказал выпустить дымовую завесу и уже решил было покинуть корабль, как инженер-механик доложил ему, что удалось пустить в ход правую машину. Был дан ход и корабль медленно двинулся вперед, при чем было заметно, что его ахтерштевень тащится по дну.

Сколько можно было видеть он находился поперек фарватера, ведущего к каналу и был при том в тонущем состоянии. Поэтому коммандор Снейд решил затопить брандер здесь и отдал приказание вызвать команду наверх. Затем контакт взрывателя был замкнут и брандер быстро погрузился на дно. Верхняя палуба ушла под воду.

Команда покинула корабль, который находился под непрерывным обстрелом неприятеля, на единственной оставшейся шлюпке; под веслами вышли к северу, встретились с «M.L.526» (который следовал за «Тетис») и перешли на него. Многие из команды «Тетиса» были ранены, в том числе командир и его помощник, они вдобавок были

еще отравлены газами. «M.L.526» спас затем еще часть команды с другого брандера.

Сорвав часть сетевого заграждения, «Тетис» тем самым, расширил проход для остальных; кроме того, огонь немецких батарей был уже разделен между молом и «Тетис» к тому времени как в гавань вошел второй брандер «Интрепид», который совершенно благополучно, без труда и повреждений дошел до канала, миновав «Тетис» и проследовал внутрь до самого начала дамб. Достигнув назначенного места, командир «Интрепида» развернулся, чтобы стать поперек канала. Убедившись, что корабль загородил всю проходимую часть канала, он приказал команде сесть на шлюпки, после чего взорвал днище. Корабль погрузился немедленно.

Команда на двух гребных катерах под веслами вышла из канала. С одного катера снял команду «M.L. 526», на котором уже была команда «Тетис», а другой вышел из гавани за мол и встретился в море с одним из миноносцев, который и снял с него людей. Нужно напомнить, что «Интрепид», это был именно тот брандер, команде которого «посчастливилось» целиком остаться до конца на корабле; поэтому его шлюпки были перегружены, и командир «Интрепида», его помощник, штурман и 4 унтер-офицера, покинувшие корабль последними, спасались на спущенном ими спасательном плотике, на котором они выгребли навстечу катеру «M.L. 282», который последовал за брандером в канал. Это путешествие на плотике сопровождалось траги-комическим эпизодом: случайно на плотике оказался спасательный буек, который имеет свойство зажигаться при соприкосновении с водой. Таким образом он выдавал путь следования плотика германским пулеметам, которые находились тут же у канала. Лейтент Бонам-Картер и его товарищи всеми силами старались погасить свет, причем даже садились на злосчастный буй, но все усилия были напрасны. Трудно понять, как остались живы эти семь человек. Их подобрал «M.L. 282».

«Ифигения» без труда нашла вход в гавань и в канал благодаря многочисленным ракетам, осветительным снарядам и прожекторам, освещавшим гавань в это время. Ей помог также и сигнал с «Тетис». Близко проходя мимо последнего, «Ифигения» получила два попадания, при чем одним из попавших снарядов была перебита паропроводная

трубка, и весь бак окутался паром. Тотчас вслед за тем на корабль нанесло облако дымовой завесы и вход в канал на несколько минут скрылся из виду.



Положение брандеров, затопленных в устьи канала. Верхний—у входа в канал—«Тетис»; следующий—в самом канале «Ифигения» и нижний—«Интрепид». (С фотографии снятой с самолета).

Внезапно близко впереди из тумана вынырнула западная входная дамба. Командир «Ифигении» дал «полный назад». Корабль, забрав ход назад, прошел между стоявшими на фарватере землечерпалкой и баржой. Когда он снова двинулся вперед, то втолкнул баржу в канал.

Затем командир «Ифигении» несколькими движениями вперед и назад хорошо установил брандер поперек канала и, высадив команду, взорвал днище. Корабль пошел ко дну сразу. Верхняя палуба очутилась вровень с водою.

Из двух шлюпок «Ифигении» одна была повреждена снарядом. Для спасения оставался только один гребной катер, на который и высадилась вся команда «Ифигении». С катера все, за исключением человек трех (из которых один был убит) перешли на «M.L.282», который оказался близко впереди «Ифигении» и уже принял партию спасшуюся с «Интрепида» на плотике. Он стоял, обращенный кормой к морю. Поэтому захватив на буксир гребной катер, «M.L.282» задним ходом вышел из канала. На нем оказалось 101 человек; нужно полагать, что было очень тесно, так как в обычных условиях катера типа «M. L.» принимали не больше 40—50 пассажиров.

Работа катеров «M.L.282» и «M.L.526» под командой лейт. Дина и лейт. Литльтона по спасению команд брандеров стоит того, чтобы несколько на ней остановиться. «M.L.282» вошел прямо в канал и остановился между двумя затопленными брандерами, при чем попал под сильный пулеметный огонь, который, однако, не помешал ему довести свое дело до конца. Нужно считать, что команде этого катера сильно повезло, так как вся она уцелела. Приняв спасшихся с брандеров и выйдя из канала, как уже говорилось, «задним ходом», «M.L.282» развернулся и пошел к выходу из гавани. Управляться приходилось при помощи машин, так как он имел повреждение рулевого устройства. Желая избегнуть артиллерийского огня с мола, лейт. Дин провел свой катер вплотную к стенке и ушел невредимым в море, где встретился с флагманским миноносцем «Уорвик».

Из команды «M.L.282» были убиты один офицер и два матроса.

«M.L.526» тоже вошел вслед за брандерами в канал. Приняв около половины экипажа «Интрепида» с гребного катера, он прошел затем к «Тетис», с гребного катера которого принял всю спасшуюся с этого брандера команду. Всего на нем было 65 пассажиров, которых лейт. Литльтон доставил в Дувр без всякой посторонней помощи под собственными машинами.

Таким образом, 166 человек из под самых неприятельских батарей было спасено моторными катерами «M. L. 282» и «M.L.526», так что ни одна живая душа из команд брандеров не попала в плен. «Интрепиду», который не высадил в пункте «D» излишка своего экипажа, повезло и дальше: все 87 человек, которые на нем были до самого момента затопления, были доставлены обратно в Дувр, хотя один унтер-офицер был убит и один офицер смертельно ранен во время спасения.

ГЛАВА IX.

Конец операции и возвращение экспедиции в Дувр.

Планом было установлено, что десантные части, находящиеся на молу, должны за 20 минут до отхода «Виндиктива» получить об этом предупреждение. Условленный сигнал, который должен был быть при этом подан, заключался в чередовании длинных и коротких гудков сирены или соответствующих проблесков прожектора; в случае, если бы эти средства отсутствовали, должы были быть посланы ординарцы с извещением.

Вопрос об окончании атаки и ухода встал на очередь в 0 ч. 50 м., т. е. через 15 минут после того, как «Виндиктив» остановился у мола. Положение, как оно представлялось в это время с «Виндиктива» было таково: брандеры прошли, виадук был взорван, огонь батарей—отвлечен на мол. В силу последнего обстоятельства спасающие моторные катера получали некоторые шансы на выполнение своей задачи. Можно было предположить, что в течение ближайших двадцати минут вопрос о спасении экипажей брандеров решится в ту или другую сторону.

Согласно плана, предельный срок окончания атаки истекал в 1 ч. 20 м. Значит сигнал об окончании должен был быть дан не позже 1 часа. Следовательно, вопрос шел о десяти минутах. Из задач возложенных на десант не была выполнена лишь работа подрывных партий. Вместе с тем, «Виндиктив», стоя у мола, получал все новые и новые попадания снарядов, сопровождавшиеся большими потерями в людях.

Благодаря тому, что закрепить кошки не удалось, судьба десанта, находившегося на молу, всецело зависела от участи «Даффодила»: ни один из высадившихся не смог бы вернуться на «Виндиктив», если бы «Даффодил» был выведен из строя. Приняв все это в расчет, командир «Виндиктива» решил, что, так как главная задача десанта (обеспечение прохода брандеров) решена, то нет смысла рисковать потерей по меньшей мере всего десанта, и поэтому вскоре после 0 ч. 50 м. был отдан приказ подать сигнал о возвращении.

Ни сирены, ни прожекторов у «Виндиктива» в это время уже не существовало и сигнал был дан с «Даффодила». Почти сразу начали возвращаться десантные части. Команда «Виндиктива», как офицеры, так и матросы помогали вносить раненых по трапам, которые продолжали ходить ходуном.

В то время как капитан Карпентер совещался с первым лейтенантом Роземаном не остался ли кто нибудь на молу, рядом с боевой рубкой разорвался снаряд, осколками которого были ранены оба: Роземан — в обе ноги, а Карпентер — в плечо.

Через 15 минут после подачи сигнала, практически весь десант уже вернулся и возвращавшихся больше не было видно, но все же капитан Карпентер решил выждать все 20 минут.

Якорный канат был уже расклепан и по первому приказанию мог быть вынущен за борт. На «Даффодил» был подан буксир.

В боевой рубке было тесно. Четверо раненых заползли в нее и, лежа там, скончались. Трое или четверо других лежало без сознания. Один из машинных телеграфов был сбит, но телефон остался цел. Компасы все расстроились, некоторое доверие внушал лишь компас в боевой рубке.

Отход «Виндиктива». В 1 ч. 11 м. «Даффодилу» было отдано приказание оттащить нос «Виндиктива» от стенки; якорный канат был вынущен за борт. «Даффодил» немедленно дал ход; буксир, поданный на него обтянулся и сейчас же лопнул, но успел сослужить службу. «Полный ход вперед» — и «Виндиктив» оторвался от стенки. С треском рухнули вниз сломавшиеся передние трапы, обломки которых попали в левый винт и застопорили его на несколько секунд, после чего он снова заработал, не получив сколько-нибудь серьезного повреждения.

Мы уже говорили, что стоя у стенки «Виндиктив» был защищен ею от огня батарей. Но, отойдя от мола, он неминуемо должен был подставить свой борт орудиям неприятеля. Это было заранее предусмотрено: «Виндиктив», «Ирис» и «Даффодил» — каждый имел по несколько дымовых аппаратов. Как только «Виндиктив» двинулся вперед, немедленно же было приказано пустить завесу и менее чем в минуту «все предыдущие туманные рекорды были побиты».

«Виндиктив» направился к северо-западу, развив наибольший ход. Пламя вырывалось из разбитых труб корабля и казалось, что он об'ят пожаром. Ветер гнал завесу за ним, но вперед все же можно было видеть.

Немецкие батареи могли видеть отблеск пламени, которое вырывалось из труб и освещало верхний слой завесы, «и они были далеки от того, чтобы лениться». Были ли попадания во время отхода—трудно сказать, так как корабль уже получил не мало попаданий и новые нельзя было отличить от старых.

Через 20 минут справа по носу открылся светящийся Бланкенбергский буй. Вскоре вслед за этим заметили желтый силуэт какого-то судна, которое оказалось эскадренным миноносцем «Мурсом», находившимся в дозоре. Все сигнальные средства на мостике были уничтожены. Обыкновенным карманным электрическим фонариком просемафорили на «Мурсом» приказание вести «Виндиктив» в виду ненадежности его компасов.

До рассвета «Виндиктив» шел со скоростью 17 узлов, —большое достижение для такого старого корабля и заслуга инженер-механика и подчиненной ему машинной и кочегарной команды.

«Хорошо сделано, Виндиктив».

Вскоре после рассвета за кормой показался миноносец, идущий большим ходом, в котором вскоре узнали эскадренный миноносец «Уорвик». Поровнявшись с «Виндиктивом», он поднял сигнал: «Well done, Windictive» («Хорошо сделано, Виндиктив»). С «Виндиктива» спросили, жив ли адмирал, и получили утвердительный ответ.

«Уорвик» в течение всей операции находился в дозоре в центре операции же—вблизи маяка. Около часа ночи он пошел по направлению к «Виндиктиву» и увидел его уходящим. Приблизиться он не мог из за завесы, поста-



«Виндиктив» после отхода от мола.

вленной «Виндиктивом», вследствие чего адмирал решил проследить за «Ирисом» и «Даффодилом» на случай, если им потребуется помощь.

Вскоре после этого он встретил «M.L.282» и принял с него людей, спасенных с брандеров, а также узнал от него, что «Ирис» и «Даффодил» уже ушли. После этого он проводил несколько катеров «M. L.» за пределы опасной зоны и, соединившись с другими судами в условленном пункте, пошел в Дувр, чтобы сдать на берег раненых и организовать помощь судам, получившим повреждения во время операции.

Результаты операции уже были известны в Дувре и «Виндиктив» встретил там востороженный прием.

Между прочим по прибытии оказалось, что большая цементная глыба—кусок мола—весом около полутонны застрял между кранцем и выступом правого борта. Этот курьезный трофей был сдан в имперский музей войны.

«Даффодил» обязан исключительному счастью тем, что остался цел: больше часа, пока он держал «Виндиктив» у мола, его корпус был открыт для огня германских батарей. Он ушел от мола вслед за «Виндиктивом», закрывшись собственной дымовой завесой.

Выйдя в море, он встретился с эскадренным миноносцем «Трайдент», который взял его на буксир и к 13 часам 23 апреля привел в Дувр.

«Ирис», спасшись от гибели благодаря завесе, поставленной им самим и усиленной моторным катером, ушел в море и добрался до Дувра под своими машинами в 14 ч. 45 м.

Остальные суда прибывали в Дувр с промежутками в течение всего дня 23 апреля.

Новая фотография Зеебрюгге с воздуха, благодаря сильной облачности, была доставлена летчиками в Дувр к 14 часам (она была снята в случайно образовавшийся просвет между тучами).

Операция у Остенде.

Операция у Остенде была неудачна. Буй, по которому пришлось определяться брандерам, оказался переставленным германцами на целую милю к востоку, вследствие чего они не попали в гавань, а затопились в стороне от нее.

Адм. Кийс решил сделать другую попытку, использовав для этой цели «Виндиктив». Погода не благоприят-

ствовала операции, и лишь только в ночь с 9-го на 10 мая «Виндиктив» под командой комм. Годсаля был послан для заблокирования Остенде. Во время этой атаки Годсаль был убит. Полного успеха операция не имела и на этот раз. Остенде, по словам Карпентера, был заблокирован «частично».

ГЛАВА X.

Результаты операции.

Технические результаты.

Каковы бы не были практические результаты заблокирования Зеебрюгге, прежде всего необходимо констатировать: в первый раз за всю морскую историю блокирующие корабли затопили себя в неприятельских водах именно так и именно там, как и где они это хотели сделать. С этой точки зрения операция была вполне успешна. Она была успешна и в смысле обеспечения затопленных кораблей от уборки их каким бы то ни было способом. Известно, что ни один из затопленных брандеров не был сдвинут немцами ни на фут до самого конца германской оккупации Фландрии; лишь в январе 1921 года, через два года и три месяца после того, как Зеебрюгге перешло в руки союзников, последний из трех брандеров был отодвинут с фарватера настолько, что больше не мешал движению. Окончательная же очистка гавани потребовала еще не мало усилий, денег и времени.

Тактические результаты.

Фотографии показывают, что брандеры действительно загородили ходовую часть канала, а просветы оставшиеся по бокам были слишком ничтожны и мелководны, чтобы подлодки или миноносцы могли там проходить. Другие фотографии, изо дня в день снимавшиеся английскими летчиками, показывали, что 12 подводных лодок и 23 миноносца были закупорены в Брюгге. Насколько прочно? Могли ли они все таки выходить, хотя бы с затруднениями? Сопоставляя различные данные из английских и германских источников приходится притти к заключению, что, видимо, некоторое время после заблокирования Зеебрюгге упомянутые немецкие суда не имели никакого выхода. Но гер-

манцы немедленно начали рыть новый обходный фарватер и, несмотря на то, что по свидетельству англичан, начиная с утра 23 апреля и до эвакуации германцами Зеебрюгге английские летчики ежедневно высыпали в Зеебрюгге 4 тонны бомб в среднем—несмотря на это, новый ход, видимо, был прорыт, и в высокую воду германцы могли выводить свои суда из канала.

Безусловно, что время, в течение которого они могли воспользоваться этим ходом за каждые сутки, было ограничено; следовательно значение порта Брюгге для германцев было в большой мере уменьшено и возможно, что часть базировавшихся на него подлодок должна была перейти в Гельголанд.

Что касается общего тоннажа судов потопленных германскими подводными лодками, то он в первый же месяц после заблокирования Зеебрюгге дает некоторое понижение—с 650.000 тонн в апреле до 614.000 тонн в мае 1918 года—трудно сказать, благодаря ли заблокированию, или под влиянием других причин.

Сами англичане оценивали материальные результаты операции следующим образом: первый и главный результат—это заблокирование канала Брюгге—Зеебрюгге и закупорка в порту Брюгге 12 подлодок и 23 миноносцев на значительный период; пока канал оставался заблокированным, германские подводные лодки, оперировавшие в Английском Канале и Атлантическом океане должны были базироваться на Гельголандскую бухту, что удлиняло их путь и сокращало период деятельности каждой лодки. Далее шли второстепенные достижения, а именно:

1) германцы усилили Остенде после операции новейшими миноносцами и, следовательно, в соответственной мере ослабили главные силы;

2) во время атаки немцам был нанесен ряд потерь, как в людях, так и в судовом составе;

3) значение Брюгге, как морской базы, сильно уменьшилось, так как оставшийся незакупоренным выход через Остенде по своей малой глубине годился лишь для незначительных судов, и

4) мол, как база для гидроаэропланов, с перерывом железнодорожного сообщения с берегом, (вследствие взрыва виадука) значительно потерял свою ценность.

Потери англичан.

Англичане потеряли в течение этой операции:

Один — эскадренный миноносец, два моторных катера типа «M.L.».

Потери в людях:

Убито — около	170	чел.
Ранено »	400	»
Пропало без вести	45	»
Всего около	615	человек.

Большая часть числящихся пропавшими без вести — видимо — была убита. Из общего числа потерь на долю «Виндиктива» приходится 60 убитых и 171 раненый.

Моральный результат.

Но значение операции не ограничивалось только материальными результатами. Значение морального эффекта, который она произвела в союзных странах, было, по нашему мнению, много больше значения материальных успехов, достигнутых операцией. В самом деле, как мы уже говорили, заблокирование Зеебрюгге совпало с большим германским наступлением на западном фронте. Союзные армии, упорно сопротивляясь, тем не менее отступали на значительном протяжении фронта.

Для Франции повторялись грозные дни 1914 года. И вот, среди однообразных скупых сообщений с фронта о временном «отступлении на столько то метров», население союзных стран узнало об операции смелой по замыслу и блестящей по выполнению, безусловно одной из самых ярких за всю мировую войну. Широкое освещение в печати безусловно должно было укрепить заколебавшееся настроение масс, как в тылу, так и на фронтах, в желательном для союзных правительств смысле.

Войны нашего времени кончаются тогда, когда кончают воевать массы, и потому всякое воздействие на психику масс имеет огромное значение в вопросах ведения войны. О том, как неудачные войны превращаются в удачные революции, безусловно было хорошо известно правительствам Антанты. Путь этого действия военных неудач—через психику народных масс; противодействием могут служить военные успехи. Вот почему еще до наших дней

операция у Зеебрюгге продолжает служить предметом самой широкой рекламы со стороны английского правительства.

В частности для Англии, операция имела еще то значение, что она до некоторой степени урегулировала отношения между флотом и армией и отношение к флоту со стороны широкой публики. В тылу среди населения и на фронте в армии уже вертелся на языке, если только не ставился, вопрос: «А что же делает наш флот?»—Острота постановки этого вопроса и была смягчена проведением операции у Зеебрюгге.

Что касается отрицательного морального эффекта операции в Германии, то вряд ли он мог быть велик, так как вопрос этот определялся всецело усмотрением германской военной цензуры; германцы ухитрились даже поместить в печати фотографию устья канала, из которой видно, что брандеры затоплены параллельно и вдоль канала и проход между ними свободен...

Во всяком случае все недостатки заблокирования не могут уменьшить интереса и значения, которое оно имеет в вопросах военного искусства. Обе стороны—и германцы и англичане—выказали здесь столько предусмотрительности, обнаружили такое уменье использования средства современной военной техники, наконец, проявили такие воинские качества, сколько мужества, хладнокровия и презрения к опасности—что, вероятно, еще долгое время операция у Зеебрюгге 22—23 апреля 1918 года сохранит свой интерес и для специалиста и для любителя военных вопросов.

Судовой состав, участвовавший в операции.

I. Операция против Зеебрюгге.

a) Специальная служба при переходе морем:

Воздушный дозор—61-е крыло R. A. F.
1 воспомогательное судно.
2 катера типа «L. M.»

b) Внешний отряд.

Внешний дозор:
1 крейсер—разведка.
4 эскадренных миноносца.
Бомбардировка:
2 монитора («Эребус» и «Террор»).
3 эск. миноносца.

c) Прибрежный отряд.

Флагманский корабль—эск. мин. «Уорвик».
3 брандера («Тетис», «Интрепид», «Ифигения»).
3 корабля с десантом («Виндиктив», «Ирис», «Дафродил»).

Атака на виадук.

2 подводные лодки («C1» и C3»).
1 паровой катер.

Воздушная атака—65 крыло R. A. F.
Дозор, дымовые завесы, атаки, спасение экипажей и пр.:

10 эскадренных миноносцев.
31 катер типа «M. L.»
16 катеров «C. M. B.».

II. Операция против Остенде.

a) Бомбардировочный отряд.

7 мониторов.
3 эскадренных миноносца английских.
3 » » французских.

4 французских миноносца.
6 английских катеров типа «M. L.»
4 французских » » « »

Кроме того, участие в обстреле Остенде принимала британская осадная артиллерия во Фландрии.

b) Прибрежный отряд.

2 брандера («Сириус» и «Бриллиант»)
7 эскадренных миноносцев.
18 катеров типа «M. L.»
8 » « «C. M. B.»

Прикрывающая эскадра для обоих операций из состава Гарвического отряда:

7 легких крейсеров.
2 лидера.
14—эскадренных миноносцев.

Цена 70 коп.



